

**Juan M. Albertos, Joan Noguera,
María D. Pitarch, Julia Salom**

Los hábitos de movilidad en la Universitat de València (2005-2006)

Problemas de acceso a los campus y sostenibilidad



PUV

Los hábitos de movilidad en la Universitat de València (2005-2006)

Problemas de acceso a los campus
y sostenibilidad

Autores:

Juan Miguel Albertos Puebla

Joan Noguera Tur

María Dolores Pitarch Garrido

Julia Salom Carrasco

Institut Interuniversitari de Desenvolupament Local

Departament de Geografia Universitat de València

Director de la colección:

Joan Romero

Cátedra de Geografía Humana. Universitat de València

Consejo Editorial:

Inmaculada Caravaca

Universidad de Sevilla

Josefina Gómez Mendoza

Universidad Autónoma de Madrid

Oriol Nel·lo

Universitat Autònoma de Barcelona

Andrés Pedreño

Universidad de Alicante

Ricardo Méndez

Consejo Superior de Investigaciones Científicas

Rafael Mata

Universidad Autónoma de Madrid

Julia Salom

Universitat de València



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 4.0 Internacional.

© Los autores, 2007

Institut Interuniversitari de Desenvolupament Local

Universitat de València

puv.uv.es

publicacions@uv.es

Composición y maquetación: Addenda, 08010 Barcelona. www.addenda.es

Diseño de la cubierta: Luis Gómez

Tratamiento gráfico: Celso Hernández de la Figuera

Ilustración de la cubierta: Campus de Tarongers, Universitat de València

ISBN: 978-84-370-6750-6 (papel)

ISBN: 978-84-9134-979-2 (PDF)

DOI: <http://dx.doi.org/10.7203/PUV-OA-979-2>

Edición digital

Contenidos

Agradecimientos	9
1. Introducción. Objetivos y estructura del trabajo	11
I.ª PARTE. DIAGNÓSTICO	15
2. El contexto poblacional y territorial de la movilidad universitaria	17
2.1. La población universitaria. Su distribución en los campus	17
2.2. La inserción territorial de los campus de la Universidad en el Área Metropolitana de Valencia	25
3. Infraestructuras y modos de transporte para el acceso a los campus de la Universitat de València	29
3.1. El acceso peatonal y en bicicleta	29
3.2. La sostenibilidad del modelo: vehículo privado vs. transporte público	32
3.3. El transporte público	38
3.3.1. Renfe Cercanías	38
3.3.2. Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana	39
3.3.3. Empresa Municipal de Transportes de Valencia ...	44
3.3.4. ¿EMT vs. Metrovalencia?	49
3.3.5. Autobuses metropolitanos	50
3.4. Intermodalidad e integración metropolitana	53
4. Infraestructuras e iniciativas propias de la Universitat de València	55
4.1. La oferta de espacios de parking	55
4.1.1. Espacios de parking para bicicleta	56
4.1.2. Espacios de parking para automóviles	58
4.2. Convenios con operadores de transporte	62

II.ª PARTE: ENCUESTA SOBRE HÁBITOS DE MOVILIDAD EN LA UNIVERSITAT DE VALÈNCIA	65
5. Metodología	67
6. Características generales de la población y de la movilidad universitaria	71
6.1. Distribución por edad y sexo	71
6.2. Lugar de residencia y lugar de trabajo o estudio	73
6.3. Frecuencia de acceso a la Universidad	80
7. Disponibilidad de medios de transporte privados	83
7.1. Disponibilidad de vehículo propio	83
7.2. Disponibilidad de carné de conducir	86
8. Pautas de la movilidad universitaria	89
8.1. Reparto modal de los desplazamientos	89
8.1.1. El desplazamiento a pie	89
8.1.2. Conjunto de modos de transporte utilizados	91
8.1.3. Modos utilizados en el tramo más largo del recorrido	95
8.1.4. Modos utilizados en último lugar para acceder a los campus	98
8.2. Pautas de utilización del vehículo privado	104
8.3. Horas de llegada y de salida	106
8.4. Distancias recorridas y tiempos de viaje	109
8.5. Uso de títulos transporte económicos y disfrute de ayudas	112
8.6. La movilidad entre campus del PAS y el PDI	116
8.7. Discapacidades y pautas de movilidad	122
9. Grado de satisfacción con pautas de movilidad y procesos de cambio	127
9.1. Mejoras propuestas por usuarios del transporte público	127
9.2. Gasto en transporte	135
9.3. Satisfacción con el modo de transporte utilizado actualmente y deseos de cambio manifestados	139
9.4. Mejoras demandadas para un mayor uso del transporte público	151
9.5. Mejoras demandadas para un mayor uso de la bicicleta	155

III.^a PARTE: CONCLUSIONES FINALES Y PROPUESTAS	163
10. Diagnóstico-resumen de la situación actual y prospectiva a corto y medio plazo	165
11. Propuestas de actuación en un nuevo escenario de movilidad	175
IV.^a PARTE: ANEXO	181
Cuestionarios	183

Agradecimientos

La elaboración de este trabajo no hubiera sido posible sin la colaboración de muchas personas que se han mostrado interesadas por él y nos han prestado su tiempo y sus conocimientos.

Deseamos expresar nuestro agradecimiento en primer lugar a los servicios de la Universitat de València, sin cuya contribución no se hubiera podido llevar a cabo la Iª Encuesta de Hábitos de Movilidad, en especial al Servei de Segurerat Salut i Qualitat Ambiental y al Servei d'Informàtica. El Servei Tècnic i de Manteniment nos aportó también información clave para conocer el funcionamiento del servicio de parking regulado de la Universidad.

También deseamos expresar nuestro reconocimiento al equipo de becarios de colaboración, estudiantes de segundo ciclo y licenciados en Geografía, que realizaron las tareas requeridas con una gran dedicación: Juan Miguel Rubio, Estela González y Amparo Puchades trabajaron en la realización y mecanización de la encuesta de movilidad a estudiantes y PAS/PDI, al igual que Mar García, que realizó la explotación de la misma en SPSS. El trabajo de campo y la toma de datos de ocupación de los parkings universitarios, así como la recopilación de información básica sobre la evolución de los transportes públicos, fue llevado a cabo por Amparo Puchades que, junto a Mar García, realizó también algunas de las entrevistas a informadores cualificados.

Nuestro agradecimiento especial a Daniel Polo, jefe del área de movilidad del Instituto de Estudios Regionales y Metropolitanos de Barcelona, cuyos comentarios metodológicos y científicos nos han sido de gran utilidad durante la elaboración de este informe.

Muchas otras personas, informadores altamente cualificados procedentes de diferentes esferas de actividad, de fuera y de dentro de la Universidad, nos han dedicado su tiempo para comentar aspectos de un tema como es la movilidad universitaria, sin duda polémico y apasionante, y sobre el que todas las visiones aportan elementos de interés: Vicente Aleixandre (Teniente de Alcalde del Ayuntamiento de Paterna, responsable del área de Planificación, Desarrollo, Programación del Suelo y Medio Ambiente), Matías Alonso (Grupo Socialista del Ayuntamiento de Valencia), Matías Belloch (Empresa Municipal de

Agradecimientos

Transporte de Valencia-EMT), Enrique Bigné (Vicerector de Comunicació i Assumptes Econòmics de la Universitat de València), Vicente Caballer (Jefe del Servei Tècnic i de Manteniment de la Universitat de València), Enrique Cortina (Núcleo de Valencia de Renfe-Cercanías), Vicente Dómine (Director General de Transportes, Conselleria d'Infraestructures i Transport, Generalitat Valenciana), Mauro Fiore (Entitat de Transport Metropolità de València), María Teresa García (Jefa de la Unidad de Gestión del Campus de Tarongers), José Luis Gil (Núcleo de Valencia de Renfe-Cercanías), Giuseppe Grezzi (Esquerra Unida del País Valencià), Carlos Guillem (Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana), Francesc La Roca (Profesor de Economía Aplicada de la Universitat de València y miembro de Universitat en Bici), Fernando Mafé (Acció Ecologista Agró), José Martínez (Teniente de Alcalde del Ayuntamiento de Burjassot, responsable del área de Urbanismo), Juan José Martínez (Instituto de Robótica de la Universitat de València), Luis Montoro (Catedrático de Psicología y Director del INTRAS-Instituto de Tráfico y Seguridad Vial de la Universitat de València), Alfredo Muñoz (Diputación de Valencia), Alfonso Novo (Concejal de Circulación y Transportes del Ayuntamiento de Valencia), Joan Olmos (Profesor del Departamento de Urbanismo de la Universitat Politècnica de València), Pilar Sancho (Jefa de la Unidad de Gestión del Campus de Blasco Ibáñez), Nieves Soro (Jefa de la Unidad de Gestión del Campus de Burjassot), Vicent Torres (Profesor del Departamento de Urbanismo en la Universitat Politècnica de València) y María Angels Ull (Profesora del Departamento de Bioquímica y Biología Molecular de la Universitat de València).

Todas nos aportaron visiones e ideas interesantes que nos han ayudado a elaborar el presente informe. De los errores e incorrecciones que se hayan podido deslizar en el trabajo, los autores somos los únicos responsables.

1. Introducción. Objetivos y estructura del trabajo

El presente estudio, realizado a petición del Servei de Seguretat, Salut i Qualitat Ambiental de la Universitat de València, pretende alcanzar un mayor conocimiento sobre los hábitos de movilidad cotidiana entre el lugar de residencia y el de trabajo o estudio del conjunto de la comunidad universitaria, así como de las condiciones en que ésta se desarrolla. Un conocimiento, que pretendemos que pueda servir para mejorar la forma en que se desarrolla esta movilidad, tanto desde la perspectiva de la propia comunidad universitaria, de su bienestar y calidad de vida, como desde una óptica más amplia de ordenación territorial, sostenibilidad y protección del medio ambiente.

No en balde el artículo 4º de los Estatutos de la Universitat de València alude a la defensa ecológica del medio ambiente como uno de los principios rectores de su función social. Es por ello que, junto a las consideraciones relativas al bienestar de la comunidad universitaria y a la mejora de la accesibilidad de los campus, tratamos también las cuestiones de sostenibilidad, tanto en relación a la situación actual como a los previsibles escenarios futuros. Ambas perspectivas no deberían considerarse contrapuestas; por lo general, son las propuestas y escenarios más sostenibles los que acaban contribuyendo en mejor medida al bienestar y a la calidad de vida de un segmento más amplio de la población.

Los estudiantes, el personal de administración y servicios (PAS), y el personal docente e investigador (PDI) de la Universitat de València sumaban durante el pasado curso 2005-2006 55.110 personas, una cifra nada desdeñable de población, con un fuerte impacto sobre la movilidad diaria en el Área Metropolitana de Valencia, incrementado por la elevada concentración de los equipamientos universitarios dentro del espacio metropolitano. Las necesidades diarias de movilidad de un colectivo tan numeroso resultan una cuestión de primer orden, tanto para la propia Universidad como para las instancias públicas, que, en los diferentes niveles de la Administración, tienen la responsabilidad de velar para que la movilidad de la población se desarrolle en las mejores condiciones posibles, a través de la provisión de infraestructuras y la prestación y regulación de los servicios de transporte.

La información precisa para la elaboración del presente trabajo se ha obtenido de cuatro tipos de fuentes:

- Información estadística sobre características y evolución de los diferentes servicios de transporte público e infraestructuras ligadas a la movilidad universitaria, bien publicada o bien obtenida directamente de los operadores de transporte o de los correspondientes servicios universitarios.
- Trabajo de campo, para cubrir algunas lagunas de información, especialmente en relación a las infraestructuras universitarias de parking y su uso (bicicletas y espacios de parking no regulado de automóviles).
- Realización de la Iª Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València con una muestra de más de 4.000 individuos, que permite obtener conclusiones significativas para los distintos campus (Ausàs March, Blasco Ibáñez, Burjassot y Tarongers) y colectivos (PAS, PDI y estudiantes).
- Entrevistas en profundidad a informadores cualificados en los siguientes ámbitos de actividad: gestores universitarios, políticos, agentes sociales, académicos y operadores de transporte.

El cuerpo principal del informe consta de tres partes diferenciadas y complementarias. En el anexo se adjuntan los cuestionarios utilizados para la realización de la Iª Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València.

En la primera parte, se realiza un diagnóstico objetivo de las condiciones en que se desarrolla la movilidad universitaria. Ello supone el análisis y evaluación de la inserción territorial de los campus de la Universitat de València en su entorno metropolitano, de las infraestructuras y de los modos de transporte y desplazamiento que están a disposición de la comunidad universitaria, y de las gestiones realizadas por la Universidad y por otras instancias públicas para mejorar el marco regulador facilitando la movilidad de los universitarios.

En la segunda parte, se presentan y comentan los resultados más significativos de la Iª Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València, realizada expresamente para este trabajo durante el segundo cuatrimestre del curso académico 2005-2006. A través de esta encuesta hemos obtenido, por primera vez, información básica sobre cuáles son las pautas de movilidad de la comunidad universitaria (modos de transporte empleados, distancias recorridas, tiempos de desplazamiento, grados de satisfacción, problemas percibidos, o deseos de cambio de las pautas de movilidad, entre otras cuestiones), de forma desagregada por sexo, colectivo de pertenencia (estudiantes, PAS y PDI) y campus de trabajo o estudio.

Finalmente, en una tercera parte de síntesis se ofrecen las conclusiones finales del estudio y se presentan recomendaciones y propuestas de actuación.

En cualquier caso, estas propuestas deben considerarse como sugerencias sobre las que la comunidad universitaria y los tomadores de decisiones externos a la Universidad pueden iniciar un proceso de reflexión y debate que permita llegar a acuerdos sobre qué medidas pueden contribuir a mejorar el bienestar de la comunidad universitaria y la accesibilidad a sus instalaciones dentro de un modelo de movilidad sostenible.

I^a Parte

Diagnóstico

2. El contexto poblacional y territorial de la movilidad de la comunidad universitaria

2.1. La población universitaria. Su distribución en los campus

Durante el curso 2005-2006 la población universitaria sumaba un total de 55.110 personas, de las cuales el 82,6% (45.495) eran estudiantes de primer y segundo ciclo. A esta población se sumaban colectivos menos importantes numéricamente, estudiantes de tercer ciclo (2.704), personal docente e investigador (PDI, 3.564), personal de administración y servicios (PAS, 1.706 personas), y estudiantes de intercambio (1.641), procedentes tanto de otros países como de otras universidades españolas.

Tabla 2.1. Número de estudiantes, PAS y PDI en el curso 2005-2006

Campus	Estudiantes			PDI	PAS	Total
	1º y 2º ciclo	3º ciclo	Intercambio			
Burjassot-Paterna	9.383	429	177	974	303	11.266
Blasco Ibáñez	16.225	1.433	896	1.518	435	20.507
Tarongers	17.695	584	509	919	182	19.889
Otras ubicaciones	2.192	258	59	153	786	3.448
Total	45.495	2.704	1.641	3.564	1.706	55.110

Fuente: Universitat de València, *Recull Estadístic*, Curs 2005-2006.

Estas cantidades son el resultado de un proceso reciente de retroceso cuantitativo, iniciado en torno al curso 1995-96, y que se deriva de la dinámica demográfica general y del consiguiente descenso de matrícula de estudiantes de primer y segundo ciclo. Este colectivo, tal y como puede verse en la Tabla 2.2, ha disminuido desde 2000-2001 en un 9,2% (un retroceso de 4.607 estudiantes), lo que ha supuesto una reducción de la población universitaria del 5,9%. Por el contrario, los colectivos de PDI y PAS y, sobre todo, el de estu-

diantes de intercambio, han aumentado sensiblemente. Por su parte, el número de estudiantes de tercer ciclo se ha mantenido prácticamente en las cifras iniciales (2.743 estudiantes en el curso 2000-2001).

Tabla 2.2. Evolución de la población universitaria entre el curso 2000-2001 y el curso 2005-2006. Tasa de crecimiento (%)

Campus	Estudiantes			PDI	PAS	Total
	1º y 2º ciclo	3º ciclo	Intercambio			
Burjassot-Paterna	-16,4	-1,4	-24,4	22,8	8,2	-13,1
Blasco Ibáñez	-9,5	-7,3	88,2	21,0	8,2	-5,1
Tarongers	-8,5	-9,3	57,1	12,9	1,7	-6,7
Otras Ubicaciones	37,2	118,6	2.850,0	-37,3	5,8	27,5
Total	-9,2	-1,4	58,4	14,7	6,4	-5,9

Fuente: Universitat de València, *Recull Estadístic, Curs 2000-2001 y Curs 2005-2006.*

La población universitaria se encuentra actualmente repartida en tres campus principales, ubicados en distintas localizaciones dentro del Área Metropolitana de Valencia (campus de Tarongers, campus de Blasco Ibáñez y campus de Burjassot-Paterna), cada uno de los cuales agrupa un conjunto de edificios donde se ubican distintas facultades, aularios y otros servicios y departamentos universitarios, y en algunos edificios aislados, entre los que destacan el edificio histórico de la calle de la Nau, donde se ubica la Biblioteca Histórica y otros servicios centrales y administrativos, y el edificio ubicado en la calle Alcalde Reig, donde radica la E.U. de Magisterio Ausiàs March, hasta que se construya su nuevo edificio previsto en el campus de Tarongers.

Tabla 2.3. Superficie ocupada por los edificios universitarios

Campus	Superficie. Curso 2005-2006				Evolución %	
	m ²		%		2000-01/2005-06	
	Construida	Útil	Construida	Útil	Construida	Útil
Burjassot Paterna	156.643	138.743	28,1	29,1	8,6	9,5
Blasco Ibáñez	214.138	182.924	38,5	38,4	12,3	18,2
Tarongers	137.054	114.039	24,6	23,9	6,0	-2,7
Otras ubicaciones	49.161	40.683	8,8	8,6	9,6	8,8
Total	556.996	476.389	100,0	100,0	9,4	9,2

Fuente: Universitat de València, *Recull Estadístic, Curs 2000-01 y Curs 2005-06.*

En la Tabla 2.3 figura la superficie construida y útil de cada uno de estas ubicaciones, así como su evolución en los últimos cinco años¹. Como puede observarse, es el campus de Blasco Ibáñez el que ocupa una mayor parte de la superficie, tanto útil como construida (214.000 m², un 38% del total), seguido por el campus de Burjassot-Paterna (28%) y el de Tarongers (24%). La E.U. de Magisterio supone solamente un 9% del total de la superficie. En los últimos seis años, la superficie total, tanto útil como construida, se ha incrementado en un 9%. El mayor crecimiento territorial, sobre todo en superficie útil, ha tenido lugar en el campus de Blasco Ibáñez, mientras que el campus de Tarongers ha experimentado un crecimiento menor.

Tabla 2.4. Distribución porcentual de la población universitaria y densidad demográfica por campus

Campus	Estudiantes			PDI	PAS	Total	Densidad (personas/m ²)	
	1º y 2º ciclo	3º ciclo	Inter- cambio				Sobre sup. constr.	Sobre sup. útil
Burjassot-Paterna	20,6	15,9	10,8	27,3	17,8	20,4	0,07	0,08
Blasco Ibáñez	35,7	53,0	54,6	42,6	25,5	37,2	0,10	0,11
Tarongers	38,9	21,6	31,0	25,8	10,7	36,1	0,15	0,17
Otras Ubicaciones	4,8	9,5	3,6	4,3	46,1	6,3	0,07	0,08
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	0,10	0,12

Fuente: Universitat de València, *Recull Estadístic, Curs 2005-06*.

Correspondiendo a su mayor superficie, es el campus de Blasco Ibáñez el que concentra una parte más importante de la población universitaria (en torno a 20.000 personas, un 37% del total), siendo especialmente destacable la concentración relativa de estudiantes de tercer ciclo e intercambio (53-54% del total) y de PDI (42%). La relación entre población universitaria y superficie se altera, no obstante, en los otros dos mayores campus universitarios; así, el campus de Burjassot-Paterna, que ocupa el segundo lugar por superficie (28% del total), sólo concentra un 20% de la población universitaria, mientras que el campus de Tarongers, con un 24% de la superficie, concentra el 36% de la

1. El ítem «Otras ubicaciones» hace referencia en 2005-2006 a la E.U. Ausiàs March, mientras que en 2000-2001 incluye, además, a la Facultad de Ciencias de la Actividad Física y de los Deportes, todavía no ubicada en su actual localización, en el campus de Blasco Ibáñez.

población, lo que se traduce en densidades de ocupación netamente por encima de la media de la Universidad (véase Tabla 2.4). Esta mayor presión sobre el campus de Tarongers se deriva sobre todo de que allí se concentra el mayor número de estudiantes de primer y segundo ciclo (39% del total).

Finalmente, hay que subrayar que el *ítem* «Otras ubicaciones» incluye, junto con la E.U. de Magisterio Ausiàs March, otros equipamientos no docentes (Jardín Botánico, edificio histórico de c/ Nau), a los que se adscribe personal administrativo, pero no estudiantes ni personal docente.

Tabla 2.5. Estructura de la población universitaria por colectivos y campus

Campus	Estudiantes			PDI	PAS	Total
	1º y 2º ciclo	3º ciclo	Intercambio			
Burjassot-Paterna	83,3	3,8	1,6	8,6	2,7	100,0
Blasco Ibáñez	79,1	7,0	4,4	7,4	2,1	100,0
Tarongers	89,0	2,9	2,6	4,6	0,9	100,0
Otras Ubicaciones	63,6	7,5	1,7	4,4	22,8	100,0
Total	82,6	4,9	3,0	6,5	3,0	100,0

Fuente: Universitat de València, *Recull Estadístic, Curs 2005-06*.

Para terminar, realizaremos una caracterización de los estudiantes de primer y segundo ciclo en base a algunas variables que pueden ser significativas a efectos de su comportamiento respecto a la movilidad. Dado que, como hemos visto, este grupo constituye el grueso de la población universitaria, su comportamiento determinará en gran medida las pautas de movilidad globales.

Tabla 2.6. Estudiantes de primer y segundo ciclo por sexo

Campus	Número de estudiantes			(%)		
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total
Burjassot-Paterna	4.082	5.301	9.383	43,5	56,5	100,0
Blasco Ibáñez	4.966	11.259	16.225	30,6	69,4	100,0
Tarongers	7.094	10.601	17.695	40,1	59,9	100,0
Otras Ubicaciones	445	1.747	2.192	20,3	79,7	100,0
Total	16.587	28.908	45.495	36,5	63,5	100,0

Fuente: Universitat de València, *Recull Estadístic, Curs 2005-06*.

En el curso 2005-2006, el 63% de los estudiantes de primer y segundo ciclo eran mujeres. Aunque suponen siempre más de la mitad del total, los porcen-

tajes más elevados se encuentran en la E.U. de Magisterio Ausiàs March (en torno al 80%) y en el campus de Blasco Ibáñez (70%). Estas diferencias se derivan de las distintas preferencias entre ambos sexos a la hora de escoger sus estudios. El dato en sí es relevante, en la medida en que diversos estudios sobre la movilidad han demostrado que, en términos generales, existen diferencias por sexo en la disponibilidad de vehículo privado y el uso del transporte público.

Tabla 2.7. Características de los estudiantes: edad y estudios anteriores

Campus	Edad media	Más de 25 años (% del total)	Sin ningún título (% del total)
Burjassot-Paterna	22,54	26,7	84,5
Blasco Ibáñez	22,25	26,9	82,8
Tarongers	22,63	30,3	74,8
Otras Ubicaciones	22,45	29,1	77,1
Total	22,47	28,3	79,5

Fuente: Universitat de València, *Recull Estadístic, Curs 2005-06*.

Otras variables que pueden ser significativas a efectos de explicar las pautas de movilidad de los estudiantes son las relacionadas con su edad, trabajo y nivel de ingresos, que pueden condicionar la disponibilidad o no de vehículo privado. El *Recull Estadístic* de la Universitat de València nos proporciona algunos datos que nos pueden orientar en este sentido.

Las Tablas 2.7 y 2.8 nos proporcionan información sobre la edad, trabajo y disfrute de otras titulaciones en los estudiantes de primer y segundo ciclo de cada uno de los campus. Aunque mayoritariamente nos encontramos con un estudiante joven, sin titulación previa y que no realiza trabajo remunerado, existen diferencias por campus que pueden ser significativas. El comportamiento más diferenciado corresponde a los alumnos del campus de Tarongers y de la E.U. de Magisterio Ausiàs March, que, además de tener una edad media mayor (en torno a un 30% tienen más de 25 años), poseen en mayor medida una titulación previa (una cuarta parte de los estudiantes en el campus de Tarongers) y realizan en mayor proporción trabajo remunerado, incluso con una dedicación superior a 15 horas por semana (19% en el caso de la E.U. de Magisterio y 24% en el campus de Tarongers). Estos niveles de integración laboral son bastante inferiores en los casos de Blasco Ibáñez y, sobre todo, Burjassot.

Tabla 2.8. Actividad laboral de los estudiantes

Campus	15 h o más por semana	Menos de 15 h por semana	Sin trabajo remunerado	Total
Burjassot-Paterna	11,4	5,4	83,2	100,0
Blasco Ibáñez	17,3	6,3	76,4	100,0
Tarongers	24,2	6,4	69,4	100,0
Otras Ubicaciones	19,2	8,4	72,4	100,0
Total	18,8	6,3	74,9	100,0

Fuente: Universitat de València, *Recull Estadístic, Curs 2005-06*.

Nos encontramos ante la existencia de un tipo específico de estudiante que está integrado en el mercado laboral, que debe compatibilizar su actividad laboral con los estudios y que presumiblemente cuenta con una mayor capacidad de gasto. Este tipo de estudiante está especialmente presente en el campus de Tarongers (donde el 31% de los estudiantes está integrado en el mercado de trabajo, y casi un cuarto —el 24%— trabaja más de 15 horas a la semana), que en los restantes campus, donde este tipo de estudiante, aunque presente, lo está en porcentajes bastante inferiores. Este perfil de estudiante, puede ir acompañado, al menos en principio, de un mayor acceso a los medios de transporte privados, así como de una mayor propensión a utilizarlos, lo que puede determinar diferencias de comportamiento entre el campus de Tarongers y el resto.

Disponemos de un conjunto de información que nos puede mostrar, de forma indirecta, el nivel de renta de los estudiantes y sus familias. Nos referimos a la información contenida en las tablas 2.9 a 2.12 sobre nivel de estudios y trabajo de los padres.

Tabla 2.9. Estudios del padre

Campus	Estudios del padre (%)						Total
	Sin estudios	Primaria completa	Bachill. elemental	Bachill. superior	Diplomado	Licenciado Ingeniero	
Burjassot-Paterna	5,8	31,9	14,2	16,7	12,4	19,0	100,0
Blasco Ibáñez	6,8	35,3	14,4	15,9	10,6	17,0	100,0
Tarongers	6,2	34,2	16,2	18,0	9,9	15,5	100,0
Otras ubicaciones	9,0	42,9	14,7	15,3	9,5	8,6	100,0
Total	6,5	34,5	15,1	16,8	10,7	16,4	100,0

Fuente: Universitat de València, *Recull Estadístic, Curs 2005-06*.

Tabla 2.10. Estudios de la madre

Campus	Estudios de la madre (%)						Total
	Sin estudios	Primaria completa	Bachill. elemental	Bachill. superior	Diplomado	Licenciada Ingeniera	
Burjassot-Paterna	6,2	35,9	17,1	14,3	13,9	12,6	100,0
Blasco Ibáñez	7,3	39,3	16,2	13,8	12,5	10,9	100,0
Tarongers	6,8	39,3	18,6	15,6	11,2	8,5	100,0
Otras ubicaciones	9,1	45,8	17,0	11,3	12,4	4,4	100,0
Total	7,0	38,9	17,3	14,5	12,3	10,0	100,0

Fuente: Universitat de València, *Recull Estadístic, Curs 2005-06*.

En ambos casos, los resultados apuntan en el mismo sentido. En primer lugar, nos encontramos con estudiantes cuyos padres tienen niveles de estudios muy diversificados, llamando la atención particularmente el elevado porcentaje de padres sólo con estudios primarios completos (algo más de una tercera parte), frente a sólo un 16% de estudiantes con padres con titulaciones superiores.

En segundo lugar, la distribución por campus nos muestra un mayor nivel educativo medio de los padres entre los estudiantes del campus de Burjassot-Paterna, mientras que en el otro extremo se sitúa la Escuela de Magisterio, con un porcentaje inferior a la media de bachilleres y titulados universitarios, y superior de padres sin estudios y con estudios primarios. El campus de Tarongers muestra una situación intermedia, ya que es el grupo con estudios medios (bachiller elemental y superior) el que destaca en relación a la media. Finalmente, el campus de Blasco Ibáñez tiene una situación dual, mostrando simultáneamente una mayor presencia relativa de padres sin estudios y con estudios primarios por un lado, y de licenciados por otro. Al analizar con mayor detalle los estudios de la madre, que muestran una pauta similar, aunque más contrastada, cabe destacar la mayor presencia de diplomadas en la Escuela de Magisterio y campus de Blasco Ibáñez en relación con el resto de ubicaciones.

Tabla 2.11. Estudiantes de primer y segundo ciclo por trabajo del padre

Trabajo del padre	Campus				Total
	Burjassot- Paterna	Blasco Ibáñez	Tarongers	Otras ubicaciones	
Directivos y gerentes	5,7	5,2	6,8	5,7	5,9
Profesionales y técnicos	18,8	15,2	13,2	8,4	14,9
Administración y servicios	29,1	31,1	30,9	26,2	30,4
Trabajadores cualificados en agricultura y pesca	5,1	5,1	5,5	5,3	5,3
Trabajadores cualificados en industria y construcción	15,9	14,4	14,5	12,2	14,6
Trabajadores no cualificados	17,1	18,7	20,5	32,5	19,7
Fuerzas Armadas	1,8	1,5	1,5	1,3	1,6
Sin trabajo remunerado	6,5	8,8	7,1	8,4	7,6
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fuente: Universitat de València, *Recull Estadístic, Curs 2005-06*.

Tabla 2.12. Estudiantes de primer y segundo ciclo por trabajo de la madre

Trabajo de la madre	Campus				Total
	Burjassot- Paterna	Blasco Ibáñez	Tarongers	Otras ubicaciones	
Directivas y gerentes	3,4	3,0	3,8	2,8	3,4
Profesionales y técnicas	13,5	10,7	8,3	6,8	10,2
Administración y servicios	23,6	25,6	24,3	20,8	24,4
Trabajadoras cualificadas en agricultura y pesca	1,6	1,7	2,0	1,6	1,8
Trabajadoras cualificadas en industria y construcción	3,3	3,1	3,5	2,5	3,3
Trabajadoras no cualificadas	14,2	16,3	17,0	25,8	16,6
Fuerzas Armadas	0,1	0,1	0,3	0,1	0,2
Sin trabajo remunerado	40,3	39,5	40,8	39,6	40,1
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fuente: Universitat de València, *Recull Estadístic, Curs 2005-06*.

Estas observaciones quedan corroboradas parcialmente por la distribución de los estudiantes en función del trabajo de sus padres (Tablas 2.11 y 2.12).

Se observa una mayor presencia de padres trabajadores no cualificados y sin trabajo remunerado en el caso de los estudiantes de la E.U. de Magisterio Ausiàs March, y una mayor presencia, por el contrario, de padres titulados universitarios y trabajadores cualificados entre los estudiantes del campus de Burjassot. Otros aspectos que cabe destacar es la mayor presencia en el campus de Blasco Ibáñez de hijos de titulados universitarios y trabajadores del sector servicios; mientras que en el campus de Tarongers destacan los trabajadores del sector servicios y de directivos y gerentes de empresas y de la Administración pública.

Tomando en consideración el trabajo del padre y de la madre, los estudiantes del campus de Burjassot proceden de ámbitos familiares, presumiblemente, renta superior: el 24,5% de los padres y el 16,9% de las madres muestran trabajos pertenecientes a los dos primeros Grandes Grupos de la Clasificación Nacional de Ocupaciones (C.N.O.-94): Directores y gerentes de empresas y de la Administración pública, y Profesionales y Técnicos que precisan de una titulación universitaria. Los valores equivalentes para el conjunto de los estudiantes de la Universidad son 20,8% y 13,6% respectivamente. Si adoptamos esta variable como un indicador indirecto del nivel de renta familiar, los estudiantes del campus de Burjassot serían los que muestran una posición más ventajosa en este sentido, seguidos por los de Tarongers, Blasco Ibáñez y la E.U. de Magisterio Ausiàs March. De manera semejante a la reflexión realizada anteriormente, no resulta aventurado relacionar estos diferentes niveles de renta con una diferente capacidad de los estudiantes en cada campus para disponer de vehículo privado.

2.2. La inserción territorial de los campus de la Universidad en el Área Metropolitana de Valencia

Una parte importante de las diferencias entre campus en relación con los problemas de accesibilidad y movilidad se deriva de su contexto territorial. La Universitat de València ha ido creciendo con la ciudad, expandiéndose físicamente conforme se incrementaba el número de estudiantes y las enseñanzas ofertadas y se dotaba con nuevos y mejores equipamientos. Este proceso ha conducido a la situación actual, en la que la actividad universitaria se realiza en tres campus distintos, así como en algunas instalaciones dispersas en el entorno urbano. De estas últimas sólo una de ellas (la E.U. de Magisterio Ausiàs March) cumple funciones docentes, por lo que es generadora de un número importante de desplazamientos recurrentes. Cuestión aparte es la movilidad vinculada al edificio histórico del carrer de la Nau, o al Jardín Botánico, situados en el casco antiguo de la ciudad, que afecta regularmente a un número relativamente reducido de trabajadores de la Universidad (sobre todo PAS), y cuyo análisis no se ha podido incluir aquí.

En términos generales, y en relación con su inserción en el espacio urbano (Mapa 2.1), cabe distinguir entre el campus de Blasco Ibáñez (Ciencias de la Salud, Humanidades y Educación) y la E.U. de Magisterio, por un lado; y los campus de Tarongers (Ciencias Sociales y Jurídicas) y Burjassot-Paterna (Ciencias, Tecnologías, Ingenierías e Institutos de Investigación de estos campos científicos), por otro. Mientras las dos primeras son localizaciones netamente urbanas, en las que las instalaciones universitarias se han ubicado en entornos residenciales previamente existentes, en el segundo caso nos encontramos con campus creados *ex-novo*, mediante la urbanización de grandes superficies ubicadas en la periferia de la ciudad de Valencia, pero plenamente integradas en la dinámica metropolitana.

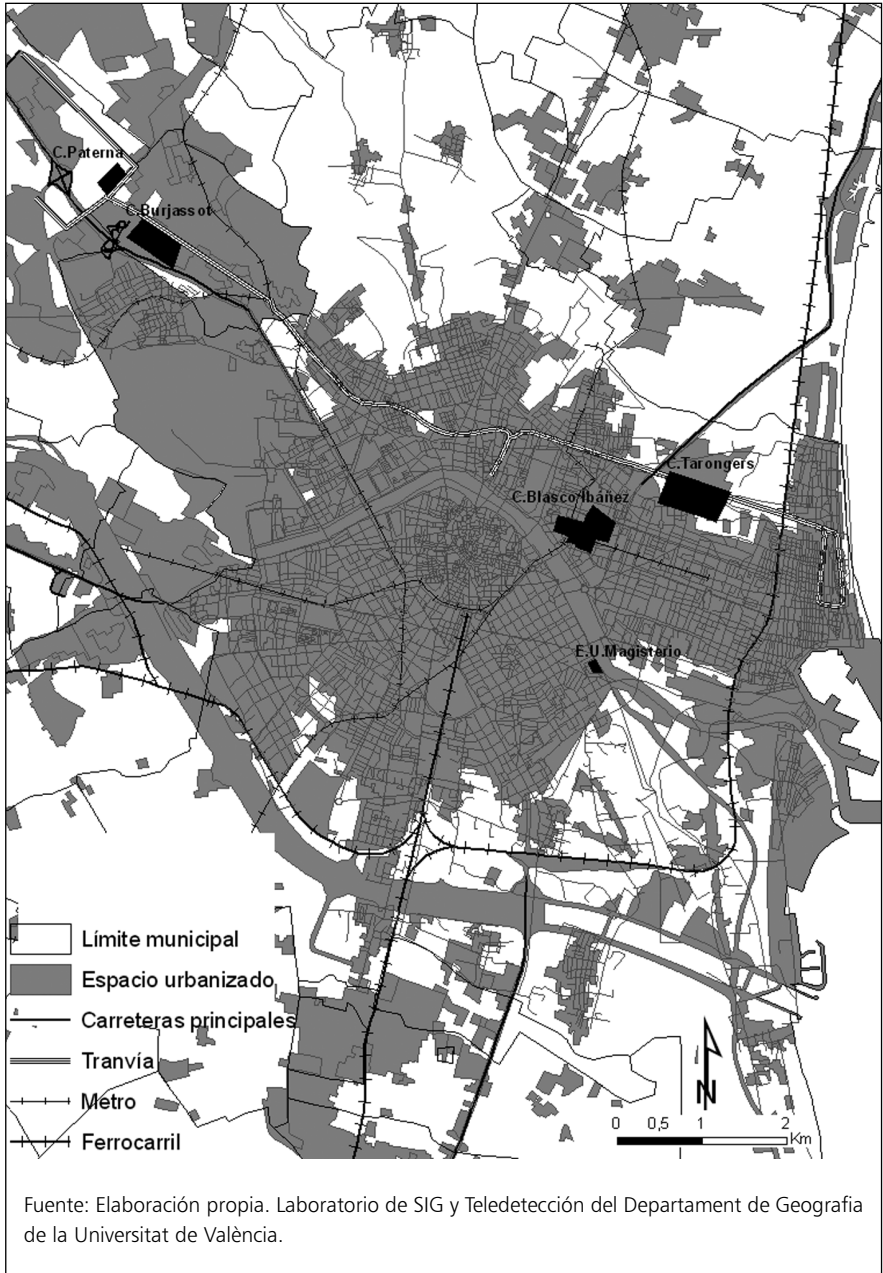
El campus de Blasco Ibáñez se crea de forma progresiva a partir de 1944, cuando se concluye la construcción de la Facultad de Ciencias (hoy Rectorado), y algo más tarde, en 1949, del Colegio Mayor Luis Vives y la Facultad de Medicina. La construcción de estos nuevos edificios universitarios, que realojan la población estudiantil creciente que no tenía cabida en el edificio histórico, se realiza en un entorno cuya urbanización procedía de un proyecto de 1898, impulsado a principios del siglo XX por el plan de Ensanche de 1907, de Francesc Mora y Vicent Pichó (Teixidor, 1982, pp. 28-29²). En esta área se formó rápidamente un espacio residencial de renta alta con edificación en altura, dotado de equipamientos comerciales y todo tipo de servicios. La proximidad de Benimaclet y otros antiguos núcleos rurales insertos en la trama urbana supone además la proximidad de espacios residenciales más asequibles para la población universitaria.

En cuanto a la E.U. de Magisterio Ausiàs March, su construcción data de los años 1960, y se encuentra ubicada no muy lejos del límite del espacio ordenado por el Segundo y Tercer Plan de Ensanche (1907 y 1912), en un área cuya consolidación urbana se produce a partir de 1965 en base al crecimiento de barrios de población trabajadora sobre antiguas zonas de huerta incorporadas al crecimiento urbano.

En ambos casos, pues, nos encontramos con espacios multifuncionales, con zonas residenciales próximas, que, aunque con distinta dotación en cuanto a equipamientos de transporte público (metro, autobús y tranvía relativamente próximo en el caso del campus de Blasco Ibáñez, sólo autobús en el caso de la escuela de Magisterio), se encuentran inmersos en un contexto claramente urbano.

Por el contrario, los campus de Burjassot-Paterna y Tarongers se encuentran ubicados en espacios urbanos periféricos, sobre los ejes de expansión de la ciudad.

2. TEIXIDOR, M.J. (1982): *València, la construcció d'una ciutat*, Institució Alfons el Magnànim, Valencia.



Mapa 2.1. Localización de los campus de la Universitat de València en el Área Metropolitana.

El campus de Burjassot-Paterna fue creado a fines de los años 1970 sobre uno de los principales ejes de articulación del espacio metropolitano, el eje noroeste, de carácter predominantemente residencial y de servicios, que ha servido de elemento articulador para la descentralización de funciones terciarias vinculadas a la ciudad de Valencia (Feria Valencia, Televisión Valenciana, espacios comerciales, etc.). Aunque próximo al casco urbano de Burjassot, que forma conurbación con la ciudad de Valencia, el campus tiene una situación periférica respecto al núcleo urbano de Valencia, y sus principales medios de transporte enlazan de manera radial con éste, siguiendo la estructura radiocéntrica que caracteriza al Área Metropolitana de Valencia.

Finalmente, el campus de Tarongers es el de creación más reciente (en torno a 2000), y se encuentra todavía en fase de crecimiento, estando prevista para los próximos años la construcción de nuevas facultades, institutos universitarios y equipamientos. Su creación ha contribuido a compactar el espacio vacío entre la ciudad y el mar que atravesaba el antiguo tren de FEVE, hoy línea de tranvía explotada por FGV, en una zona —la norte— en donde la expansión suburbana ha sido más lenta que en otros sectores de la periferia metropolitana.

El campus de Tarongers es colindante con el de la Universitat Politècnica de València: uno al sur y otro al norte de la Avenida de los Naranjos. Estos dos enclaves universitarios comparten, por tanto, buena parte de su problemática en cuestión de la movilidad. Su posición periférica en el entorno de la ciudad de Valencia es similar, las líneas de transporte público (EMT y Tranvía) que les sirven son las mismas; asimismo, en ambos campus se han desarrollado actuaciones para la provisión de plazas de parking destinadas a la comunidad universitaria. Por tanto, aunque en ocasiones no pueda distinguirse entre la contribución de una y otra universidad a las pautas de movilidad registradas en esta Iª parte del estudio en cuanto a demanda de transporte público, uso del vehículo privado, o, incluso, utilización de parkings de acceso libre, ello no afecta de forma determinante a los análisis realizados. En cualquier caso, las cuestiones tratadas a partir de la Encuesta de Hábitos de Movilidad realizada, hacen referencia sólo al comportamiento de la Universitat de València.

En los casos de los campus de Burjassot-Paterna y Tarongers, la mayor distancia respecto a las principales áreas residenciales y la menor densidad de la red de transporte público han generado mayores problemas de accesibilidad y, como veremos más adelante, han contribuido a la configuración de una movilidad menos sostenible que en el caso de los campus de Blasco Ibáñez y la E.U. de Magisterio Ausiàs March.

3. Infraestructuras y modos de transporte para el acceso a los campus de la Universitat de València

3.1. El acceso peatonal y en bicicleta

Los tres campus metropolitanos de la Universitat de València, Blasco Ibáñez, Tarongers, y Burjassot-Paterna, a los que habría que añadir el enclave aislado de la Escuela de Magisterio de la calle Alcalde Reig de Valencia, se encuentran en localizaciones muy dispares dentro de la ciudad y del Área Metropolitana de Valencia, lo que condiciona claramente su accesibilidad por medios no motorizados.

El campus de Blasco Ibáñez es el que ocupa una posición urbana más céntrica, y una accesibilidad peatonal más sencilla, al igual que la Escuela de Magisterio. El campus de Tarongers posee una situación periférica en el borde nororiental de la ciudad de Valencia. Finalmente, el campus de Burjassot, con un acceso peatonal sencillo desde este municipio o incluso desde la pedanía de Benimàmet (Valencia), presenta ya un acceso peatonal mucho más costoso desde otros ámbitos.

La factibilidad de acceso peatonal depende en alto grado de las distancias que se deben recorrer (Tabla 3.1)³. La centralidad del campus de Blasco Ibáñez dentro de un área urbana densa queda patente si atendemos a que casi la mitad de su población universitaria reside en un radio de 3 km, y prácticamente los 2/3 en un radio de 5 km. En una posición algo más periférica respecto a su demanda se hallan el campus de Tarongers, con el 10% de la población universitaria en un radio de 3 km y el 33% a 5 km, y la E.U. Ausiàs March, con el 18 y el 38% respectivamente. Finalmente, la posición periférica de Burjassot se confirma si atendemos a que sólo el 23% de su población universitaria reside a menos de 5 km del campus; debe destacarse, sin embargo, en este caso, la existencia de un importante colectivo que reside a

3. Estos porcentajes varían no sólo en relación a la ubicación de cada campus, sino también en función de la diferente propensión a cursar determinados estudios en función de la distancia entre centro de estudios y el lugar de residencia. Sin embargo, ello no resta relevancia a los resultados.

menos de 2 km del campus (14%), elemento indicativo de la elección de Burjassot como municipio de residencia durante el curso de una parte importante de los estudiantes.

Tabla 3.1. Población universitaria de cada campus según la distancia existente a su lugar de residencia

Campus	Hasta 2 km	Hasta 3 km	Hasta 5 km	Hasta 7 km
Blasco Ibáñez	20%	48%	64%	73%
Burjassot-Paterna	14%	18%	23%	35%
E.U. Ausiàs March	7%	18%	38%	45%
Tarongers	3%	10%	33%	47%
Universitat de València	12%	27%	43%	54%

Fuente: ^{1ª} Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València.

Mención aparte merece la extensión de Paterna del campus de Burjassot, donde se han localizado varios institutos de investigación. Aunque la distancia desde el campus principal de Burjassot puede considerarse como no excesiva (750 m en línea recta entre las puertas principales de ambos recintos), la extensión de Paterna padece serios problemas de urbanización y aislamiento que dificultan y hacen relativamente penoso el acceso peatonal a sus instalaciones.

Si no por otras razones, la distancia a que reside buena parte de la comunidad universitaria hace pensar también en un posible uso eficiente de la bicicleta para acceder a los campus: más de la mitad de la comunidad universitaria reside a una distancia de menos de 7 km de su lugar de estudios o trabajo, oscilando este porcentaje entre el 73% de Blasco Ibáñez y el 35% de Burjassot-Paterna.

Un elemento crucial para fomentar y hacer posible este modo de transporte es la existencia de itinerarios seguros y continuos que permitan a las bicicletas circular con seguridad en el entorno urbano, lo que comúnmente se asocia a la existencia de carril bici. Dentro de la ciudad de Valencia, tanto el campus de Blasco Ibáñez como el de Tarongers han sido objeto de actuaciones para dotarlos de carriles bici. También se puede acceder a los alrededores de la E.U. Ausiàs March por carril bici (Av. de la Plata o Jardín del Túria). No obstante, esto no es suficiente si la red no es lo bastante densa o mallada (lo que es un problema claro en el área SO de la ciudad) o no está suficientemente interconectada. De hecho, y atendiendo a las grandes cifras, la extensión del carril bici ha crecido en el último decenio de 28 km en 1997 a 67 km en 2005, lo que resulta una cifra apreciable (Tabla 3.2). Sin embargo, muchos de los tramos construidos carecen de continuidad, formando islas inconexas, lo que les resta funcionalidad. Una buena parte de los nuevos tramos se han implantado en áreas de

reciente desarrollo urbano, creando a menudo nuevas «islas» de carril bici, sin que se haya contribuido a mejorar la conectividad del conjunto de la red.

Tabla 3.2. Extensión del carril-bici de la ciudad de Valencia

Año	km
1997	28
1998	30
1999	35
2000	49
2001	55
2002	60
2003	65
2004	67
2005	67

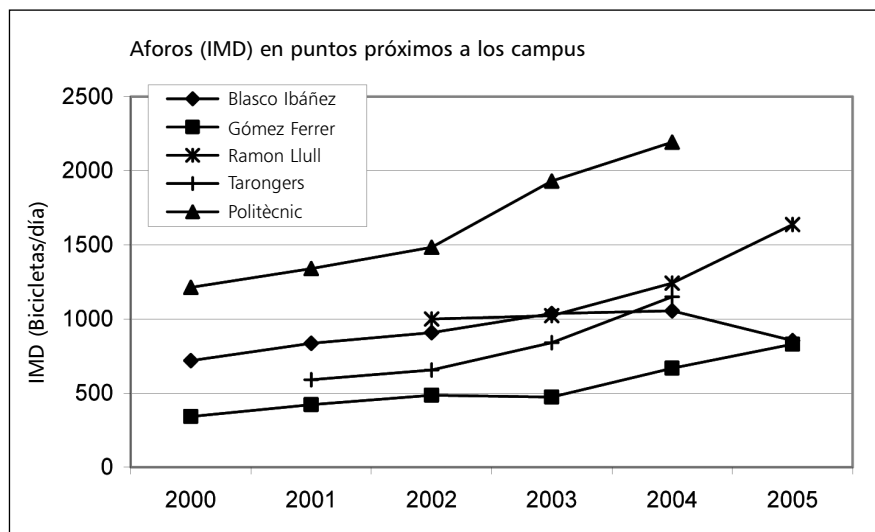
Fuente: Ayuntamiento de Valencia.

La ciudad de Valencia cuenta con un ambicioso plan de construcción de carriles-bici⁴. Con el fin de obtener el mayor rendimiento de las inversiones realizadas en esta infraestructura, sería conveniente construir con carácter prioritario las interconexiones que permitieran contar con una red coherente, además de completar los grandes ejes internos y transversales que son los que pueden ofrecer rutas atractivas para el uso de la bicicleta como alternativa de transporte universitario.

Existen ciertos indicios, si bien parciales, de que en los últimos años se está produciendo un incremento en el uso de la bicicleta por parte de la población en general. La comunidad universitaria tendría un papel destacado dentro de este proceso, como muestra el Gráfico 3.1, en el que se presenta la evolución de la Intensidad Media Diaria de uso del carril bici en algunos puntos de aforo próximos a los campus de Blasco Ibáñez y de Tarongers. Desde el año 2000 se ha producido un claro incremento de los aforos, que en algunos casos ha llevado a duplicar la circulación de bicicletas en 4 o 5 años (Dr. Gómez Ferrer, Ramón Llull, o Politècnic). Por supuesto, nada certifica que este incremento sea responsabilidad en su totalidad del comportamiento de la comunidad universitaria, pero sí parece claro que éste es el principal elemento explicativo de la revitalización del uso de la bicicleta, al menos en estos entornos urbanos.

4. Este plan, diferenciando entre lo construido y lo proyectado, puede consultarse en la web de tráfico del Ayuntamiento de Valencia: <http://www.valencia.es/ayuntamiento2/ndprincipal.nsf/frtraficoc?openframeset>

Gráfico 3.1. Uso del carril bici. Aforos (IMD) en puntos próximos a los campus



Fuente: Ayuntamiento de Valencia.

El campus de Burjassot, por el contrario, no cuenta con infraestructuras de acceso por carril-bici. En las inmediaciones de la facultad de Farmacia y del polideportivo municipal de Burjassot, existe un pequeño tramo aislado de carril-bici de carácter metropolitano que, en principio, debería conectarse al eje ciclista metropolitano de carril-bici que sigue en algunos tramos la antigua carretera de Lliria. Existe, en los planes de la Entidad de Transporte Metropolitano, el proyecto de unir con carril-bici el campus de Burjassot con la red de carril-bici de la ciudad de Valencia. Las obras de cierre del Bulevar Norte de la ciudad de Valencia en su cruce con la CV-35 se están aprovechando para extender el carril bici de Valencia, que llegaba hasta el Palau de Congressos, hasta la estación de Empalme de FGV ya en Burjassot. En este momento falta por concretar el itinerario que seguiría esa conexión en Burjassot, planteándose dos posibilidades: en paralelo a la plataforma del tranvía o atravesando el casco urbano de Burjassot. No obstante, los contactos con el Ayuntamiento de Burjassot para concretar estas alternativas no han alcanzado todavía el nivel de madurez e intensidad necesario.

3.2. La sostenibilidad del modelo: vehículo privado vs. transporte público

Durante la última década, la tasa de motorización de la población valenciana se ha incrementado en casi un 50%, llegando a rondar en 2005 los 500 turis-

mos por cada 1.000 habitantes: 471 en la provincia de Valencia frente a 459 en el conjunto de España y 476 en la Comunidad Valenciana. La edad mediana del parque automovilístico está en torno a los 6 años, lo que indica un intenso proceso de crecimiento y renovación reciente del mismo.

Este elevado nivel de motorización no es función únicamente del nivel de renta de la población: de hecho, la provincia de Valencia y la Comunidad Valenciana presentan tasas de motorización claramente superiores a la media española, mientras que su PIB per cápita es ligeramente inferior al español. Igualmente, el Área Metropolitana de Valencia presenta niveles de motorización superiores a los de las áreas metropolitanas de Madrid y Barcelona, en España, o de Londres, Viena y París, en Europa Occidental, todas ellas con mayor PIB per cápita que Valencia⁵.

La estructura de asentamientos y actividades, que puede ser más o menos dispersa o concentrada y, sobre todo, el desarrollo y la capacidad de satisfacer la demanda de movilidad por parte de los sistemas públicos de transporte explican estas desviaciones. En el caso valenciano, el cambio en las pautas de uso del territorio, con la creciente localización de residencias y actividades siguiendo un modelo de ciudad dispersa, junto a un desarrollo de los transportes públicos que no se está adaptando con la rapidez, flexibilidad e intensidad necesarias a estas transformaciones, está llevando a que, más allá de consideraciones subjetivas, una parte importante de la población concluya que su movilidad sólo queda asegurada a través de la posesión de un vehículo.

Los datos de la encuesta de movilidad del Ministerio de Fomento (*Movilia 2000*) son concluyentes a este respecto (Tabla 3.3). En la Comunidad Valenciana el vehículo privado es utilizado con mucha más intensidad que en el conjunto de España: comprende el 57% de los desplazamientos, frente a un 12% de uso del transporte público. Destaca el escaso papel del transporte público y la masiva utilización del vehículo privado en la Comunidad Valenciana en relación a los valores españoles: (49% y 16% respectivamente). Pero el contraste es todavía superior si atendemos a la situación de las otras dos comunidades autónomas que también contienen grandes áreas metropolitanas, Madrid y Cataluña, en las que el uso del transporte público es claramente superior: 31% y 20% respectivamente.

En la medida en que una buena parte de la movilidad recurrente tiene un carácter urbano-metropolitano, parece claro que el específico reparto modal en la Comunidad Valenciana puede ponerse en relación con un menor desarrollo o infradotación a este nivel territorial (áreas metropolitanas de Alicante y Valencia) de los sistemas de transporte público (Tabla 3.4).

5. Observatorio de la movilidad metropolitana (2006), *Informe 2004*, Ministerio de Fomento y Ministerio de Medio Ambiente, Madrid.

Tabla 3.3. Reparto modal de la movilidad (todos los desplazamientos en día medio laborable). España y Comunidades Autónomas

	A pie o en bicicleta	Vehículo privado	Transporte público	Total
Comunidad Valenciana	31%	57%	12%	100%
Madrid	30%	39%	31%	100%
Cataluña	35%	45%	20%	100%
España	35%	49%	16%	100%

Fuente: *Movilia 2000*, Ministerio de Fomento.

En efecto, la escasa utilización del transporte público y la hegemonía del vehículo privado en el Área Metropolitana de Valencia contrastan con la situación existente en Madrid, Barcelona o Bilbao. Existe una clara infradotación de infraestructuras y de oferta en el caso del Área Metropolitana de Valencia, especialmente patente en los modos de transporte ferroviarios (Renfe-Metro-Tranvía): la oferta de 2.087 plazas-km por habitante en los modos ferroviarios en el Área Metropolitana de Valencia queda muy por debajo de los valores de las áreas metropolitanas de Bilbao (5.084), Madrid (6.093) o Barcelona (7.593)⁶.

Tabla 3.4. Modos utilizados por la población en la totalidad de sus desplazamientos. Áreas metropolitanas españolas (sólo movilidad obligada)

	A pie o en bicicleta	Vehículo privado	Transporte público	Total
Valencia	24%	64%	12%	100%
Alicante	19%	72%	9%	100%
Madrid	12%	48%	40%	100%
Barcelona	17%	53%	30%	100%
Bilbao	24%	52%	24%	100%
Sevilla	16%	72%	12%	100%

Fuente: Observatorio de la movilidad metropolitana (2006), *Informe 2004*, Ministerio de Fomento y Ministerio de Medio Ambiente, Madrid.

No es extraño, por tanto, que la ciudad de Valencia, como centro de un entorno metropolitano en el que los esfuerzos realizados en materia de exten-

6. Observatorio de la movilidad metropolitana (2006), *Informe 2004*, Ministerio de Fomento y Ministerio de Medio Ambiente, Madrid.

sión y mejora del transporte público durante los últimos 20 años, aunque notorios, han sido insuficientes, esté recibiendo una creciente presión del tráfico privado. Entre 1996 y 2005, la IMD medida en los cinco principales accesos de la ciudad (Ademuz / CV-35, Barcelona / V-21, Alicante / V-31, Torrent / CV-36 y Madrid / A-3) ha pasado de 435.000 a 543.000 vehículos diarios (un incremento del 25%).

Ello está ocasionando crecientes problemas de congestión, contaminación, derroche energético, accidentalidad y pérdidas de tiempo. Todo ello es difícil de contabilizar globalmente en términos económicos, pero, sin duda, va en detrimento tanto de la calidad de vida de la propia población que se desplaza, como de la población residente.

Las consecuencias de un intenso tráfico repercuten también sobre el entorno de los campus y centros universitarios (Tabla 3.5). La calle Alcalde Reig, en la que está ubicada la E.U. Ausiàs March, soporta un tráfico de unos 45.000 vehículos diarios. Por encima de esta cifra se halla el campus de Blasco Ibáñez; por esta avenida circulan en torno a 50.000 vehículos diariamente en el tramo correspondiente al Rectorado y la Facultad de Medicina, y unos 70.000 en el tramo de las Facultades de Psicología, Geografía e Historia, Filología y C.M. Lluís Vives. Por su parte, el campus de Burjassot soporta un tráfico diario de 125.000 vehículos por la autovía CV-35.

Tabla 3.5. Intensidad del tráfico junto a los campus y centros de la Universitat de València. Octubre de 2006.

Campus o centro	Lugar de medición	IMD (media de vehículos/día)
E.U. Magisterio	c/ Alcalde Reig (tramo E.U. Magisterio)	45.000
Tarongers	Av. Naranjos (tramo Facultades)	37.000
	Av. Ramón Llull (tramo final)	29.000
Blasco Ibáñez	Av. Blasco Ibáñez (Cavanilles-Dr.Moliner)	54.000
	Av. Blasco Ibáñez (Dr. Moliner-Av.Suecia)	72.000
	Av. Primado Reig (instalaciones deportivas)	55.000
Burjassot	CV-35 (aforo campus)	125.000

Fuente: Ajuntamiento de Valencia y Conselleria d'Infraestructures i Transport.

Finalmente, el tramo de la Av. de los Naranjos donde se encuentra ubicado el campus de Tarongers presenta intensidades elevadas (cerca de 40.000 vehículos), que, presumiblemente, se verán enormemente incrementadas una vez que las obras de cierre del bulevar periférico, tanto en sus intersecciones con los accesos a Ademuz y Barcelona como con la ejecución del nuevo puente sobre el Turia en el entorno de la Ciudad de las Ciencias, se completen. Este nuevo escenario situará al campus de Tarongers al pie de una vía rápida de gran capacidad en la que el volumen de tráfico, a juzgar por lo ocurrido en otros tramos del bulevar periférico, fácilmente se duplique en muy poco tiempo.

Todo ello afecta y afectará a la calidad ambiental de los campus universitarios y a las condiciones en que se desarrolla la vida universitaria. Evidentemente, los efectos contaminantes de un tráfico intenso (ruido, contaminación atmosférica, accidentalidad, impacto visual) no son padecidos en exclusiva por la universidad: el conjunto de la ciudad de Valencia y su área metropolitana se ven afectados en mayor o menor medida. No obstante, la tendencia a la localización de los campus en vías urbanas e interurbanas de tráfico muy intenso hacen estos problemas especialmente agudos en el caso de la Universitat de València.

No obstante, es preciso subrayar que la comunidad universitaria en su conjunto presenta unas pautas de movilidad en relación a los modos de transporte empleados ciertamente diferentes a las del conjunto de la población de la Comunidad Valenciana y del Área Metropolitana de Valencia. Estas diferencias se resumen en la siguiente afirmación: las pautas de movilidad de la comunidad universitaria son claramente más sostenibles.

Ello queda patente si comparamos las pautas de movilidad universitaria con las del conjunto del Área Metropolitana de Valencia en relación con la movilidad obligada (Tablas 3.4 y 3.6). Al considerar sólo los desplazamientos por motivo de trabajo o estudio, la mayor lejanía entre el lugar de residencia y los centros de estudio y trabajo reduce el peso de los modos no motorizados, aunque a un nivel similar (25% entre la comunidad universitaria y 24% en el conjunto del área metropolitana). Sin embargo, el transporte público es empleado de forma mucho más intensa por parte de los universitarios (el 47% hace uso de él) que por parte de la población en general del Área Metropolitana (12%). Finalmente el vehículo privado es utilizado por «sólo» el 28% de la comunidad universitaria, frente a un uso del 64% en la movilidad obligada del conjunto de la población del Área Metropolitana de Valencia.

Las causas de este diferente comportamiento en relación al uso del vehículo privado y del transporte público son varias. Entre éstas tiene un peso fundamental el perfil de edad y el poder adquisitivo de la población estudiantil, que, en muchos casos, no le permite disponer de un vehículo propio. Esta no es, sin embargo, la única razón. En torno al 45% de la población estudiantil dice disponer de vehículo propio, cifra que alcanza el 80% del PAS y PDI⁷. La disponibilidad de vehículo privado queda, por tanto, por encima de su utilización

7. Fuente: 1ª Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València.

efectiva, evidenciando que hay otros elementos que propician el uso de modos de desplazamiento más sostenibles (cercanía, conciencia ambiental, comodidad, adecuación del transporte público, precio...).

Tabla 3.6. Modos utilizados por la comunidad universitaria en sus desplazamientos a los centros de trabajo o estudio

	A pie o en bicicleta	Vehículo privado	Transporte público	Total
Universitat de València (toda la comunidad universitaria)	25%	28%	47%	100%

Fuente: Elaboración propia. ^{1ª} Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València.

En cualquier caso, y aún admitiendo como válida la hipótesis de que una parte de la población estudiantil no tiene alternativas al transporte público, es importante remarcar las siguientes cuatro ideas:

1. Las pautas de movilidad de la comunidad universitaria resultan, objetivamente, mucho más sostenibles que las del conjunto de la población.
2. El transporte público, su eficiencia y su calidad, tiene hoy un carácter estratégico para la movilidad de la comunidad universitaria, para su acceso a los campus y para su calidad de vida.
3. La experiencia de la población durante sus años universitarios como usuarios del transporte público, sea ésta positiva o negativa, redundará en su comportamiento y en sus hábitos de movilidad una vez abandonadas las aulas.
4. La comunidad universitaria supone uno de los segmentos de población en los que el transporte público tiene un mayor grado de penetración, y resulta también de gran importancia para la gestión y planificación que realizan los operadores de transporte.

Las decisiones sobre localización, traslado y/o ampliación de los centros universitarios raramente han tenido en consideración las necesidades de accesibilidad y de transporte que éstas conllevaban. Debe reconocerse, sin embargo, que, a posteriori, y a medida que las necesidades de movilidad se van modificando y creciendo, tanto la propia Universitat de València como los operadores de transporte han desarrollado estrategias para intentar facilitar esta movilidad, extender las infraestructuras y los servicios hasta las instalaciones universitarias, y adaptar los diseños de explotación e itinerarios.

En las siguientes secciones trataremos la situación y evolución reciente de los principales sistemas de transporte público e infraestructuras que están soportando la movilidad universitaria.

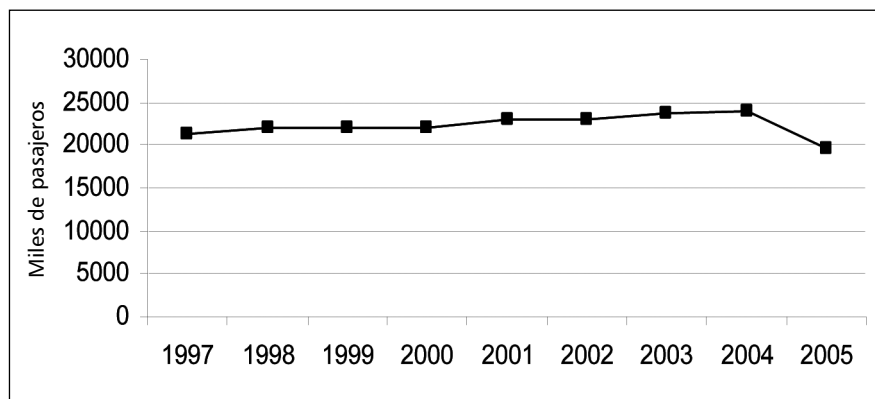
3.3. El transporte público

3.3.1. Renfe Cercanías

Renfe Cercanías proporciona un medio de transporte eficiente hasta el centro de la ciudad de Valencia o hasta la estación de Cabanyal para buena parte de la población de l’Horta Nord y Sud, la Ribera Alta y Baixa, la Safor, la Costera, y el Camp de Morvedre, comarcas de donde procede un importante número de estudiantes de la Universitat de València (el 27% del total según el último *Recull Estadístic* correspondiente al curso 2005-06).

En los últimos años, desde 1997, el volumen de pasajeros de Renfe Cercanías se ha mantenido estable e incluso ligeramente creciente, con pocos altibajos, entre los 20 y los 25 millones anuales. Su uso por parte de la población universitaria se ha visto favorecido por la implantación de títulos de viaje específicos, como la *Tarjeta Studio*, o los abonos mensuales, que suponen importantes ahorros respecto a otras alternativas tarifarias. En el último año para el que se dispone de información (2005) se observa un ligero declive, que sin embargo, según algunas estimaciones provisionales, parece haberse recuperado de nuevo en 2006.

Gráfico 3.2. Pasajeros de RENFE Cercanías. Nucleo de Valencia.



Fuente: Unidad de Gestión de Renfe Cercanías de Valencia.

En comparación con el resto de los principales núcleos de cercanías españoles, el de Valencia disfruta de la velocidad comercial más elevada (64 km/h). Sin embargo, las frecuencias de paso en horas punta son algo peores (8 min) que en el núcleo de Bilbao (5 min) o en los de Madrid y Barcelona (3 min). Ello está mostrando la existencia de algunos importantes cuellos de botella en la dotación de infraestructuras.

Uno de los elementos débiles que tiene este modo de transporte para la población que tiene por destino los campus universitarios es la necesidad de realizar el transbordo a otro modo de transporte público (metro, metro + tranvía, EMT) para acceder finalmente a la universidad. En la medida en que la frecuencia y rapidez de estos segundos modos de transporte de carácter netamente urbano sea elevada, los usuarios universitarios de Renfe Cercanías no se verán excesivamente penalizados. Sin embargo, en ocasiones esto no es así, y el tiempo total de viaje es tan elevado —claramente por encima de 60 minutos— que puede plantearse como una opción muy atractiva el uso del vehículo privado; esto es especialmente acusado en el caso de la población que se dirige a los campus de Burjassot y Tarongers, mientras que en el caso de Blasco Ibáñez (que cuenta con una conexión rápida y directa por metro con la estación de Renfe) las ventajas del uso del transporte público son más claras.

Los planes de futuro de Renfe para la ciudad de Valencia pueden cambiar radicalmente este escenario a medio plazo. Como parte de la operación de penetración del AVE en Valencia, se plantea la construcción de un túnel pasante de uso mixto (AVE y Cercanías), que, desde la nueva Estación Central subterránea, discurriría por las grandes vías de Germanías y Marqués del Turia, la Avenida de Aragón, y el campus de Tarongers y la Universidad Politécnica hasta emerger de nuevo, al norte de los campus universitarios, en dirección a Barcelona.

Esta nueva infraestructura ferroviaria, que contaría con dos nuevas estaciones en la Avenida de Aragón y en el campus de Tarongers, permitiría reducir ostensiblemente los tiempos totales de desplazamiento de los universitarios que tienen por destino los campus de Blasco Ibáñez y, sobre todo, Tarongers, y que provienen del ámbito metropolitano y suprametropolitano servido por Renfe Cercanías, desincentivando de forma muy notable el uso del vehículo privado en estos casos. El acceso directo de Renfe Cercanías a los campus haría mucho más competitiva su oferta, al eliminar la necesidad de realizar transbordos a otros modos, reducir los tiempos totales de desplazamiento y restar atractivo al uso del vehículo privado para la población universitaria que vive en comarcas relativamente alejadas de Valencia.

3.3.2. Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana

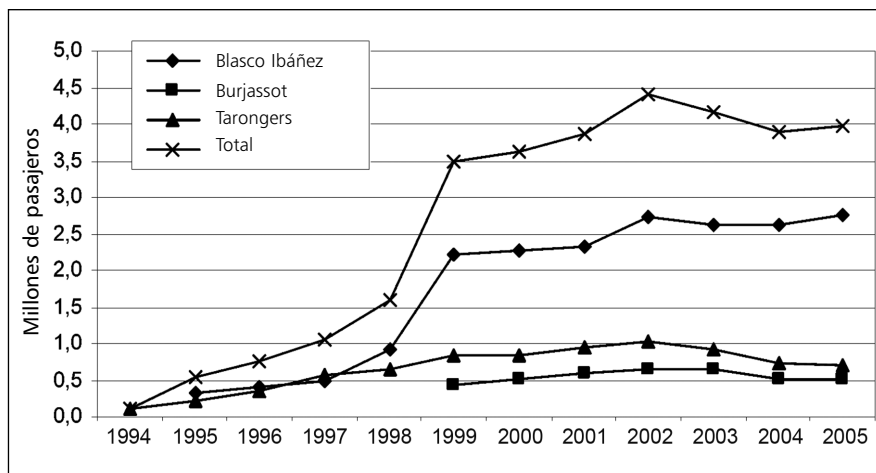
Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana se ha convertido en poco tiempo en una pieza clave de la movilidad en la ciudad de Valencia y en su área metropolitana y, como fiel reflejo de esta situación, este operador de transporte público juega un papel también primordial en la movilidad universitaria.

Los tres principales campus (Blasco Ibáñez, Tarongers y Burjassot) cuentan con estaciones que les dan servicio: la estación de la línea 3 de metro de Facultat, en el caso de Blasco Ibáñez, y las paradas de la línea 4 de tranvía

que sirven a los campus de Burjassot y Tarongers. La frecuencia del servicio es relativamente elevada en la línea 3, en torno a 7 minutos, y algo menor en el tranvía, con una media de 10 minutos. La frecuencia de paso tampoco es exactamente la misma en todos los tramos de la línea 4, siendo algo superior en el tramo que sirve al campus de Tarongers, gracias a la existencia de algunos servicios específicos entre Pont de Fusta y Dr. Lluch; igualmente existen servicios que prestan servicio sólo entre Empalme y las nuevas extensiones de la red en Valterna y Mas del Rosari, pero que, con la actual configuración de la red y el material móvil existente (de una sola cabina), implican un transbordo incómodo en Empalme con la línea 1.

El tráfico de viajeros en estas estaciones es atribuible en diferente medida a las demandas de movilidad de la Universitat de València. En el caso de las paradas de tranvía que sirven al campus de Burjassot la demanda es atribuible en su práctica totalidad a la Universitat de València, mientras que en el caso de las paradas de tranvía que sirven al campus de Tarongers, la demanda es atribuible tanto a la Universitat de València como a la Universidad Politécnica. Finalmente, la utilización de la estación de metro de Facultats, en un entorno urbano mucho más denso y rico, es atribuible junto a la demanda que genera la Universidad a otros hitos de demanda cercanos, como instalaciones hospitalarias o grandes centros administrativos; no obstante, incluso en este último caso, puede considerarse que la movilidad universitaria es un elemento generador de tráfico de primer orden en esta estación.

Gráfico 3.3. Pasajeros de FGV en las paradas sitas en los campus



Fuente: Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana.

El incremento de pasajeros en FGV ha ido marcado por las etapas de expansión de Metrovalencia, de sus líneas e infraestructuras. En el Gráfico 3.3

puede observarse el importante incremento de pasajeros de la estación de Facultats en 1998 y 1999, una vez inaugurado el tramo de túnel Alameda-Avinguda (septiembre de 1998) y la extensión de la línea 3 hasta Mislata-Almassil, en mayo de 1999. De igual forma, la inauguración del tramo de tranvía hasta Televisión Valenciana, en marzo de 1999, incrementó notablemente la accesibilidad del campus de Burjassot, con el consiguiente aumento de de pasajeros y viajes para el tranvía y FGV. El cierre del tramo Alameda-Avinguda (que permitió interconectar las líneas 1 y 3 en Àngel Guimerà) y su posterior ampliación hasta Mislata supusieron una mejora de la extensión y de la conectividad que repercutió en toda la red; como reflejo, es también en 1999 cuando se produce el incremento absoluto más importante de viajeros del Tranvía en el campus de Burjassot.

El elemento más remarcable de la evolución de los pasajeros de FGV en las estaciones sitas en los campus es, claramente, el cambio de tendencia que se observa de forma generalizada a partir del año 2002. En aquel momento se alcanzó el máximo volumen de viajeros y desde entonces, en conjunto, éste ha ido cayendo: en concreto entre 2002 y 2005, en sólo tres años, se han perdido 444.000 viajeros (el 10% del total). Esta caída contrasta con el constante incremento general de pasajeros de FGV, que en ese mismo período ha crecido un 32%. El crecimiento del conjunto de FGV se ha visto ciertamente favorecido por la expansión que supuso la inauguración de la línea 5, en abril de 2003. No obstante, ello no explica el decrecimiento comentado en las paradas que sirven a los campus; en buena lógica, como ha ocurrido en otras ocasiones, una ampliación de la infraestructura, al mejorar la extensión y conectividad de la red, debería repercutir en un incremento de los viajeros en el conjunto de la misma, y no sólo en el tramo ampliado.

En el marco de esta preocupante perspectiva de reducción del papel de FGV en la movilidad hacia los campus universitarios, conviene distinguir entre la situación del campus de Blasco Ibáñez, —servido por la línea 3 de metro—, de la de los campus de Tarongers y Burjassot, servidos por la línea 4 de tranvía.

En el caso de la estación de Facultats, el volumen de pasajeros se ha mantenido constante desde 2002, con pequeños altibajos y un ligero incremento general. Por el contrario, las pérdidas de viajeros en el tranvía entre 2002 y 2005 son ciertamente espectaculares: suman 480.000 viajeros (137.000 contabilizados en el campus de Burjassot y 343.000 en las paradas correspondientes al campus de Tarongers). Toda la línea de tranvía en su conjunto está perdiendo pasajeros en los últimos años: 1.200.000 entre 2002 y 2005, lo que supone una reducción del 19% en su pasaje. Pero lo que llama aún más la atención es que esta reducción de viajeros es más intensa en las paradas del tranvía que sirven a los campus universitarios, con caídas del 21% en el caso de Burjassot y del 33% en el caso de Tarongers. Si, globalmente, la población está haciendo un uso cada vez menor del tranvía, esta deserción es especialmente intensa y notoria entre la población universitaria.

Tabla 3.7. Pasajeros de FGV en las paradas sitas en los campus universitarios. Miles de pasajeros

Año	Campus			Total
	Blasco Ibáñez (Facultats)	Burjassot (Campus, Vicent Andrés Estellés, TVV, Santa Gemma)	Tarongers (La Carrasca, Tarongers)	
1994			97	97
1995	315		222	537
1996	407		359	766
1997	487		567	1.055
1998	930		652	1.581
1999	2.227	421	827	3.474
2000	2.272	511	832	3.614
2001	2.334	603	935	3.872
2002	2.719	647	1.038	4.404
2003	2.611	644	915	4.170
2004	2.631	507	742	3.880
2005	2.755	510	695	3.960

Fuente: Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana.

La pérdida de atractivo del tranvía es un hecho grave que debilita la sostenibilidad del modelo de movilidad universitaria. Una parte importante de la población universitaria que abandona el tranvía como modo de acceso a los campus de Burjassot y Tarongers está abandonando también el uso de las líneas de metro de FGV, y probablemente, como veremos, también el sistema público de transporte, para optar por el acceso en vehículo privado.

Parece claro que el actual modelo de gestión y explotación del tranvía no está resultando atractivo para la población en general, y en especial para la población universitaria, que lo utiliza para recorridos largos, y muy a menudo como modo de acceso final tras un último transbordo desde el metro en Benimaclet o en Empalme.

La velocidad comercial del tranvía de Valencia, calculada en 17 km/h es la más alta de los tranvías urbanos en España y supera las registradas por este modo de transporte en Barcelona (16), Bilbao (14,7) y A Coruña (12,5)⁸. Las distancias a recorrer son ligeramente elevadas (7,5 km entre el campus de Burjassot y Benimaclet, o entre el campus de Tarongers y Empalme), pero están

8. Observatorio de la movilidad metropolitana (2006), *Informe 2004*, Ministerio de Fomento y Ministerio de Medio Ambiente, Madrid.

dentro del límite de lo que se suele considerar tolerable para este medio de transporte⁹.

Los principales elementos que contribuyen a la falta de competitividad del tranvía son la insuficiencia de su frecuencia de paso (10 min) y la ausencia de horarios. Ello introduce un elemento importante de incertidumbre entre los potenciales usuarios, ya que afecta sobremanera a los tiempos de espera y a la eficiencia de los transbordos, especialmente en horas punta, cuando la capacidad de los convoyes y la frecuencia de paso se muestra más insuficiente, lo que contribuye a su imagen negativa para una parte de la población.

Tabla 3.8. Pasajeros de FGV en las paradas sitas en los campus universitarios. Números índice. 100= valor de 2002

Año	Campus			Total
	Blasco Ibáñez (Facultats)	Burjassot (Campus, Vicent Andrés Estellés, TVV, Santa Gemma)	Tarongers (La Carrasca, Tarongers)	
1994			9	2
1995	12		21	12
1996	15		35	17
1997	18		55	24
1998	34		63	36
1999	82	65	79	79
2000	84	79	80	82
2001	86	93	90	88
2002	100	100	100	100
2003	96	100	88	95
2004	97	78	71	88
2005	101	79	67	90

Fuente: Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana. Elaboración propia.

La explotación del tranvía se ve lastrada por una serie de elementos que escapan incluso a la capacidad de actuación del propio gestor de transporte. A pesar de que la prioridad semafórica del tranvía en la ciudad de Valencia se va implantando de forma gradual, esta no está completamente activada. En términos generales, y a pesar de contar con plataforma reservada, la inserción urbana del tranvía no es la óptima, impidiendo el establecimiento de

9. KNOWLES R.D. y FAIRWEATHER, L. (1991), *The impact of rapid transit*, Metrolink impact study, Working Paper 2, Department of Geography, University of Salford.

horarios y reduciendo su competitividad, sobre todo si se recorren largas distancias.

Desde la Conselleria de Infraestructures i Transport se están barajando algunas actuaciones que pueden mejorar la competitividad y el atractivo del tranvía. La primera y más importante de ellas es el incremento del material móvil, que debería permitir mejorar las frecuencias, al menos en las horas punta.

La importancia de este elemento es difícil de exagerar, sobre todo si tenemos en cuenta que la extensión de la red de tranvía se está incrementando con ramales hacia Valterna y La Coma, o con la inminente extensión del mismo en el distrito del Marítimo, entre Jardín de Ayora y Dr. Lluch. Si el incremento del material móvil del tranvía está dimensionado sólo para mantener los niveles actuales de frecuencia en esta red tranviaria ampliada, poco se habrá avanzado para hacer este modo de transporte más atractivo para la comunidad universitaria.

Otra mejora puntual, que puede tener importancia para la mejora de tiempos de acceso a los campus, sería la puesta en funcionamiento del tramo de vía que evita el paso de los tranvías de la línea 4 por la estación de Pont de Fusta, evitando un rodeo de casi 1,2 km en muchos de los trayectos que van a los campus. Esta actuación, sin embargo, no sería posible hasta que la nueva línea de tranvía T2 en construcción (Orriols-Mercat) esté en funcionamiento. Esta es una decisión de explotación de FGV que debería hacer posible la nueva infraestructura de la línea de tranvía T2, con transbordo entre ambas líneas en la nueva parada prevista de Maximiliano Thous.

En principio, todos los proyectos en marcha de extensión del metro y del tranvía (extensión de la línea 5 a Quart y Manises, de la línea 4 entre Ayora y Dr. Lluch) o de modernización y mejora de lo existente (Plan de Mejora de la línea 1) deberían redundar en un mayor uso de FGV para acceder a los campus universitarios, siempre que estos proyectos vayan acompañados de un incremento de material móvil y de las frecuencias de paso. Sin embargo, estas mejoras pueden no tener todo el impacto buscado si no se mejora la rapidez, eficiencia y capacidad del tranvía de la línea 4, como modo de transporte que en última instancia deberá absorber todo el tráfico generado con destino a los campus de Burjassot y Tarongers, gracias a la ampliación de la red de Metrovalencia. De lo contrario, la línea 4 puede convertirse en el cuello de botella que impida que la red de Metrovalencia sea plenamente funcional para vehicular la demanda de movilidad universitaria.

3.3.3. Empresa Municipal de Transportes de Valencia

La EMT, Empresa Municipal de Transportes de Valencia, es, con FGV, el otro operador de transporte público con mayor peso en la movilidad universitaria. Es, además, el único operador público que está presente en todos los campus, incluido el de la E.U. de Ausiàs March. Aunque es una empresa dependiente

del Ayuntamiento de Valencia, su carácter de operador único y hegemónico durante mucho tiempo, llevó a que asumiera en determinados momentos líneas que iban más allá del término municipal de Valencia: Mislata, Tavernes Blanques, o la actual línea 63, que comunica el centro de Valencia con el campus de Burjassot.

La EMT ha mantenido durante los últimos años una estrategia de adaptación de sus líneas a los cambios que se han ido produciendo en la ciudad de Valencia como consecuencia de los cambios poblacionales, del desarrollo urbanístico de nuevos barrios o de la aparición de nuevos hitos urbanos de generación de demanda. La creación del campus de Tarongers y el traslado de las facultades de Ciencias Sociales desde su anterior ubicación en Blasco Ibáñez, desde mediados de los años 90, fue uno de los principales retos a que debió responder la compañía, creando nuevas líneas y modificando el itinerario de otras con el fin de mejorar la accesibilidad desde diferentes barrios de la ciudad a las nuevas instalaciones. De hecho, las demandas a la EMT de conexión directa de los distintos barrios con los campus universitarios han sido, y siguen siendo, una tónica constante en la ciudad.

Aunque sin duda es una parte importante, resulta difícil establecer cómo ha evolucionado exactamente la demanda universitaria de la EMT. Los datos disponibles, referidos al número de pasajeros del conjunto de cada línea, no permiten discernir qué parte de ese pasaje es demanda universitaria y qué parte no, puesto que todas las líneas que sirven a los campus universitarios también sirven a otros propósitos de movilidad dentro de la ciudad de Valencia. Como aproximación al problema se ha optado por considerar el pasaje de las líneas que sirven a la Universidad agrupándolas según el campus o los campus por los que pasan (véase Tabla 3.9 y gráficos 3.5 y 3.6), contando como principal elemento de comparación con la evolución seguida por los pasajeros del conjunto de la red de la EMT.

La red de la EMT, y también las líneas universitarias en su conjunto, refleja desde 1998 y 1999 el impacto de la ampliación y mejora de conectividad del tranvía y de la red de Metrovalencia. Entre 1997 y 1999 la EMT pierde el 10% de su pasaje, siendo mucho más fuerte la caída de viajeros en las líneas que cubren los campus universitarios, donde la reducción es del 15%; dada su configuración, la red de Metrovalencia se mostró en sus inicios mucho más eficiente, en su competencia con EMT, en la captación de movilidad universitaria que en la captación de otros tráficos. Las reestructuraciones emprendidas por EMT a partir de ese momento permitieron una recuperación de demanda, especialmente de la universitaria, para la compañía de autobuses, que alcanza su punto álgido en 2002, para volver a descender desde entonces.

Como balance global baste decir que, en el conjunto del período (1997-2005), la demanda de toda la EMT ha descendido un 8%, mientras que la de las líneas universitarias lo hecho en un 19%. Esto confirmaría no sólo la trans-

ferencia de demanda a Metrovalencia, sino, de forma más general, la pérdida de capacidad para competir de todo el transporte público. La evolución de EMT y en especial de su atractivo para la demanda universitaria, sería una muestra más de esta evolución general negativa. En el caso de la EMT, su pérdida de atractivo tiene mucho que ver con la desventaja que supone compartir viario con un tráfico privado cada vez más intenso y con el no respeto del uso reservado del carril bus; de los 72 km de carril bus con que cuenta la red de EMT, sólo 500 m están protegidos frente a la invasión del tráfico privado. Todo ello se refleja, entre otras cuestiones, en el constante descenso de su velocidad comercial media (Gráfico 3.4).

Tabla 3.9. Evolución del número de pasajeros de EMT. 1997-2005.
Líneas que pasan por los campus universitarios

Año	Miles de pasajeros						Total líneas universitarias	Total EMT
	Campus							
	Blasco Ibáñez		Tanto Blasco Ibáñez como Tarongers		Ausiàs March	Burjassot		
1997	36.527	4.842	11.864	7.241	1.721	62.196	111.535	
1998	33.464	4.561	11.301	6.848	1.602	57.775	106.797	
1999	30.076	4.090	10.194	6.931	1.421	52.713	100.092	
2000	30.372	4.027	10.170	7.264	1.348	53.182	102.166	
2001	30.442	4.427	10.768	7.016	1.246	53.898	103.563	
2002	30.566	4.668	10.987	7.012	1.217	54.450	104.541	
2003	29.428	3.717	10.425	7.326	830	51.728	103.168	
2004	28.694	3.551	10.086	6.839	672	49.841	101.002	
2005	28.986	3.515	10.157	7.115	648	50.420	102.788	

Líneas consideradas:

Sólo por Blasco Ibáñez: 10, 12, 70, 79, 80, 81, 89, 90.

Sólo por Tarongers: 18, 40, 41.

Tanto por Blasco Ibáñez como por Tarongers: 9, 29, 30, 31, 71.

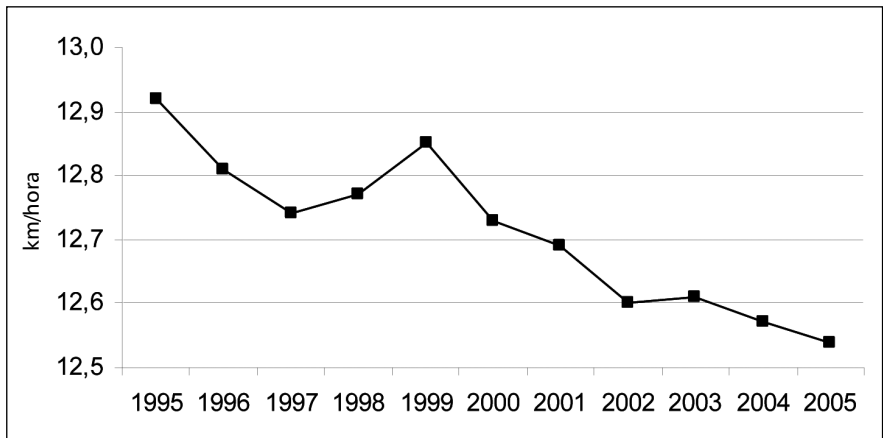
Sólo por E.U. Ausiàs March: 13, 14, 15, 19.

Sólo por Burjassot: 63.

Fuente: EMT. Elaboración propia.

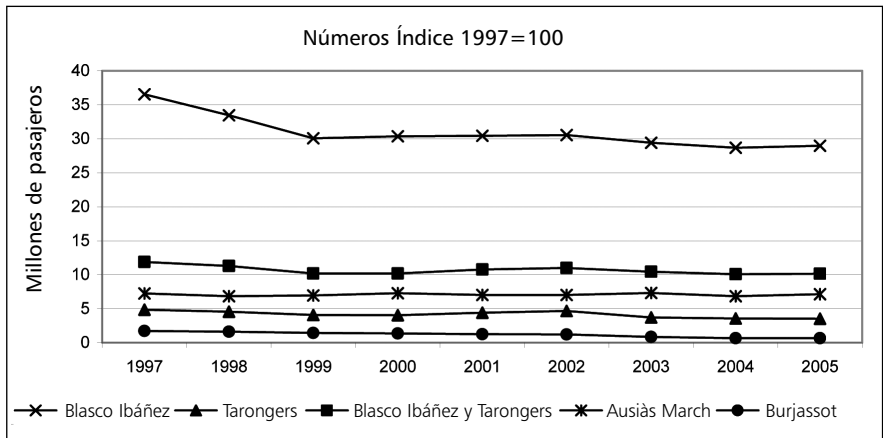
La situación de los diferentes campus en relación con la oferta y el uso de los servicios de EMT no es la misma, dependiendo fundamentalmente de su carácter más o menos periférico dentro de la estructura general de organización del servicio de la compañía.

Gráfico 3.4. Velocidad comercial de los autobuses de la EMT



Fuente: EMT. Elaboración propia.

Gráfico 3.5. Pasajeros de EMT en las líneas que pasan por los campus

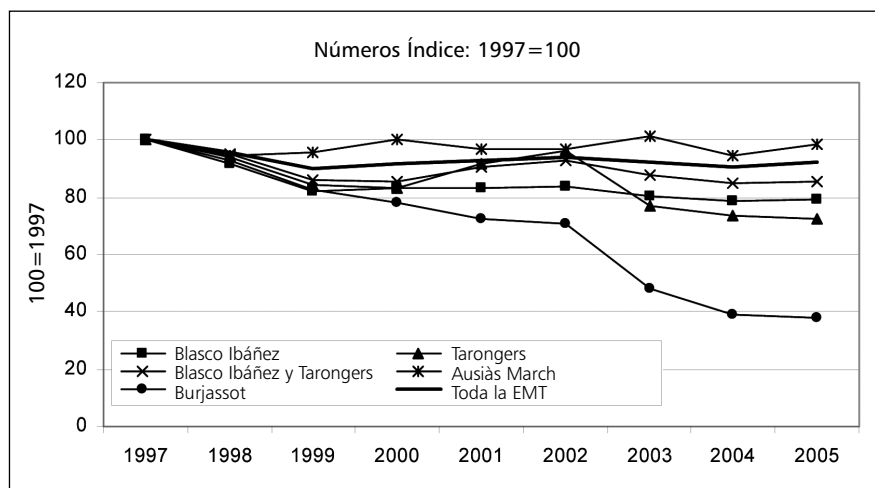


Fuente: EMT. Elaboración propia.

La línea 63, que sirve al campus de Burjassot, es la que más claramente atiende una demanda inequívocamente universitaria. Esta línea fue creada en 1984 con destino en el campus de Burjassot e inicio primero en la Av. Pío XII, y desde 1992 en la calle Xàtiva, en el centro de Valencia, facilitando así los transbordos con otras líneas de EMT, Renfe y, posteriormente, Metrovalencia. Es una línea que sólo da servicio los días lectivos, permaneciendo inactiva en los períodos de exámenes, vacacionales, o en fines de semana. Esta es también la línea cuya demanda más ha caído: de 1,7 millones de viajeros en 1997

a 1,2 millones en 2002, y a sólo 650.000 en 2005. Esta caída además se está acelerando: de 100.000 viajeros anuales entre 1997 y 2002 a 190.000 anuales entre 2002 y 2005. Semejante evolución ha ido acompañada de un paulatino empeoramiento de las frecuencias de paso, que, en la actualidad, se sitúan en 15 minutos, dentro de un ciclo vicioso bien conocido y que podría acabar con el cierre de la línea a corto plazo. Este escenario, perfectamente posible, sería muy negativo para el campus de Burjassot, que quedaría prácticamente sin ninguna alternativa de transporte público al tranvía.

Gráfico 3.6. Pasajeros de la EMT en las líneas que pasan por los campus



Fuente EMT. Elaboración propia.

Tabla 3.10. Evolución del número de pasajeros de EMT. 2002-2005.
Líneas que pasan por los campus universitarios.
Números Índice: 100=valor de 2002

Año	Campus					Total líneas universitarias	Total EMT
	Blasco Ibáñez	Tarongers	Tanto Blasco Ibáñez como Tarongers	Ausiàs March	Burjassot		
2002	100	100	100	100	100	100	100
2003	96	80	95	104	68	95	99
2004	94	76	92	98	55	92	97
2005	95	75	92	101	53	93	98

Fuente: EMT. Elaboración propia.

La caída de pasajeros afecta al resto de las líneas que sirven a los campus, si bien no de forma tan exagerada como en el caso de la línea 63. Solamente las líneas que sirven a la E.U de Ausiàs March incrementan su pasaje, probablemente como reflejo del desarrollo urbano de los espacios del Este de la ciudad, pues la demanda de la E.U de Magisterio es, por fuerza, pequeña en volumen. Aquellas líneas que dan servicio simultáneamente a los campus de Blasco Ibáñez y Tarongers presentan un balance global algo más positivo que el resto; su diseño, muy dirigido a satisfacer la demanda de movilidad universitaria de barrios alejados, las mantiene en una posición más competitiva. Curiosamente, las líneas que más claramente sirven sólo a Tarongers (18, 40, y 41) han visto reducirse de forma notable su demanda a partir de 2003; este hecho coincide plenamente con decisiones de EMT que empeoran la frecuencia de paso de estas líneas: desde 2003 en relación a las líneas 18 y 41, y desde 2004 en relación a la línea 40, lo que las ha hecho menos atractivas para la población universitaria.

3.3.4. ¿EMT vs. Metrovalencia?

La reducción de frecuencias y la paralela caída en el uso de la EMT por parte de la población universitaria en los últimos años, particularmente intensa en algunas líneas que sirven a Tarongers y a Burjassot, es un hecho grave en la actual dinámica de competencia desigual entre transporte público y privado. Resulta especialmente significativo el descenso de pasajeros que experimentan las líneas de EMT universitarias a partir de 2002, con caídas máximas en las demandas en las líneas que sirven en exclusiva al campus de Tarongers (-25%) y al de Burjassot (-47%). Ello parece reflejar un cambio en las estrategias de la EMT en relación a la movilidad universitaria, desde la percepción de que otros modos de transporte, y en especial el tranvía, ya cubren suficientemente la demanda en los campus de Tarongers y Burjassot.

No obstante, es preciso recordar que, como hemos visto en el apartado anterior, también en el caso del tranvía se está produciendo una reducción de la demanda (tomando 2002 como año de referencia, del 21% en Burjassot y del 33% en Tarongers). No estamos, por tanto, en un escenario en el que un modo de transporte público (Metrovalencia y el tranvía) esté creciendo a expensas de otro modo (EMT). Bien al contrario, nos encontramos desde 2002 ante una situación de reducción del peso de TODOS los modos de transporte público. En el caso de Tarongers, la reducción en el uso del tranvía es incluso más acusada que la correspondiente a EMT.

Debe quedar claro, finalmente, que una reducción en el uso de los transportes públicos de esta magnitud por parte de la comunidad universitaria no puede ser atribuida a una disminución de las cifras de matrícula; la reducción de matrícula ha sido muy pequeña en comparación. Ni siquiera en el campus

de Burjassot, donde la caída de matrícula ha sido algo superior (el 8% entre 2002-03 y 2005-06), este elemento puede explicar la caída de demanda del transporte público; por su parte, en Blasco Ibáñez y Tarongers la reducción de matrícula ha sido todavía menor, de sólo el 3%.

Podemos concluir, por tanto, que la reducción de demanda registrada en paralelo por los dos principales operadores de transporte público (FGV y EMT) sólo puede explicarse porque el vehículo privado —o formas de transporte no motorizado— estén ganando paulatinamente peso en las pautas de movilidad universitaria. El desplazamiento a pie no puede estar sustituyendo a la movilidad que se realizaba en transporte público, considerando las distancias medias y largas que caracterizan a éste. El incremento de la movilidad en bicicleta, ya comentado, sí podría estar sustituyendo algunos antiguos desplazamientos en transporte público; no obstante, su pequeño volumen absoluto es evidentemente incapaz de explicar la totalidad de la caída de demanda del transporte público.

Por tanto, es el transporte privado el que sin duda está creciendo de forma más clara, de forma que las pautas de movilidad universitaria, aunque todavía sean más sostenibles que las del conjunto de la población, presentan tendencias preocupantes hacia la insostenibilidad. En este contexto, cualquier medida conducente a reducir la calidad de los servicios de transporte públicos, especialmente en términos de frecuencia y capacidad, fomentará una espiral acumulativa e indeseable de deterioro del servicio y reducción ulterior de la demanda.

3.3.5. Autobuses metropolitanos

Aunque con un volumen de pasajeros mucho menor, es preciso tener en consideración también las líneas de Metrobús que sirven a los campus universitarios. La información se presenta agrupando todas las líneas que llegan a cada campus, con las mismas consideraciones metodológicas que afectaban a la información de EMT.

Merece la pena destacar la coherencia de esta información con lo ya expuesto. Como en el caso de los otros modos de transporte público, se observa un cierto descenso de su uso desde 1997, que se acelera a partir de 2002. No obstante, en el caso de Metrobús se observa una importante diferencia: la incipiente pero sólida recuperación del pasaje desde 2005 (desde 2004 en las líneas que sirven al campus de Burjassot).

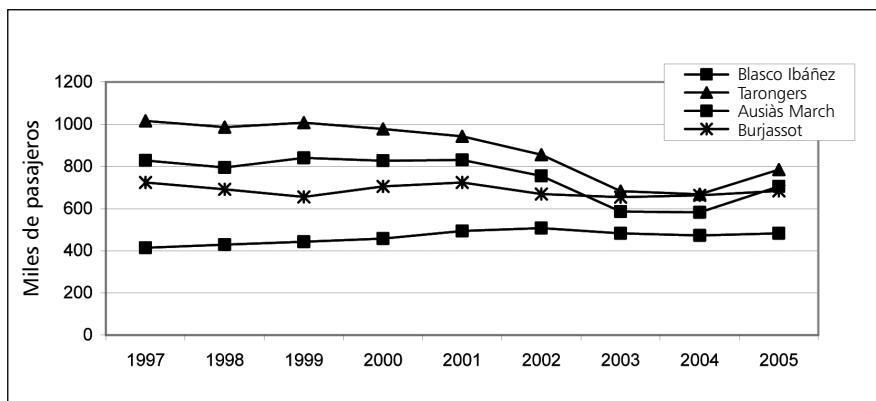
Las distancias medias y largas que recorren estas líneas, la existencia de paradas e itinerarios en ocasiones directos desde y hasta los campus, junto a la integración tarifaria de Metrobús en el sistema de transporte metropolitano coordinado desde la Entitat de Transport Metropolità, están incrementando el atractivo de esta modalidad de transporte.

Tabla 3.11. Evolución del número de pasajeros de Metrobús. 1997-2005
Líneas que pasan por los campus universitarios

Miles de pasajeros					
Año	Blasco Ibáñez	Tarongers	Ausiàs March	Burjassot	Total
1997	828	1.016	414	723	2.982
1998	795	986	429	691	2.901
1999	840	1.007	443	656	2.946
2000	827	977	457	705	2.966
2001	831	942	493	724	2.990
2002	754	855	507	670	2.786
2003	585	682	483	654	2.405
2004	582	667	473	663	2.384
2005	705	785	482	683	2.655

Fuente: ETM. Elaboración propia.

Gráfico 3.7. Pasajeros de MetroBus en las líneas que pasan por los campus. 1997-2005



Fuente: ETM. Elaboración propia.

El papel futuro de los autobuses metropolitanos puede ser, incluso, superior al actual. La reciente iniciativa de la Conselleria d'Infraestructures i Transport, de crear líneas metropolitanas de autobús *express* circulando por carriles reservados, puede revitalizar este modo de transporte, asegurando frecuencias y una mayor rapidez. Sin embargo, el diseño de líneas de la actual propuesta de la Conselleria obvia por completo en su trazado los campus universitarios, lo que

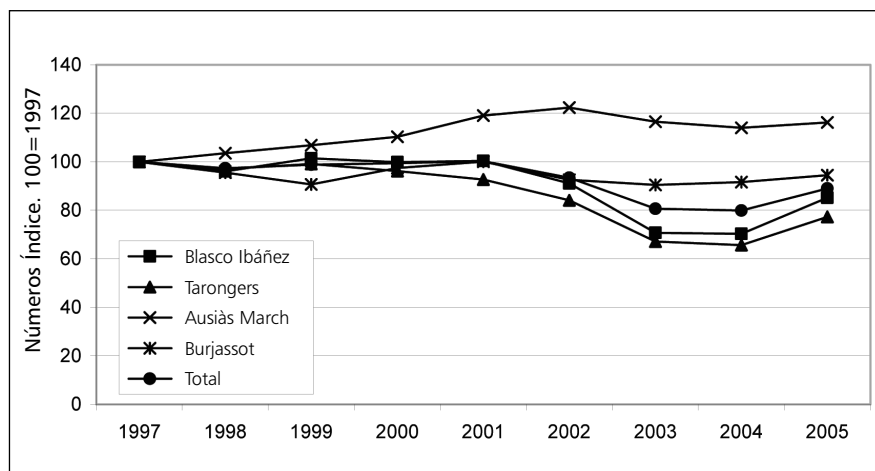
finalmente puede restar una demanda importante a la iniciativa. En particular, el itinerario proyectado para la línea 4, que desde la Estación de Autobuses se dirige a Liria a través de Mislata, la Feria de Muestras, Paterna y el Parque Tecnológico, para continuar por la CV-35, deja sin servicio el vecino campus de Burjassot, donde existe una concentración de demanda muy alta, superior incluso a la de alguna de las paradas propuestas.

Tabla 3.12. Evolución del número de pasajeros de Metrobús. 1997-2005.
Líneas que pasan por los campus universitarios

Números Índice 100=1997					
Año	Blasco Ibáñez	Tarongers	Ausiàs March	Burjassot	Total
1997	100	100	100	100	100
1998	96	97	104	96	97
1999	101	99	107	91	99
2000	100	96	110	97	99
2001	100	93	119	100	100
2002	91	84	122	93	93
2003	71	67	117	90	81
2004	70	66	114	92	80
2005	85	77	116	94	89

Fuente: ETM. Elaboración propia.

Gráfico 3.8. Pasajeros de Metrobús en las líneas que pasan por los campus



Fuente: ETM. Elaboración propia.

Resta un último comentario en relación al papel de Metrobús en la movilidad universitaria. La integración urbana de las paradas de Metrobús en la ciudad de Valencia y particularmente en los campus universitarios dista de ser correcta. La concentración de sus servicios en determinadas horas, especialmente al inicio del día, provoca aglomeraciones (particularmente en el caso de Tarongers) e incluso situaciones de peligro potencial, que deberían solventarse a través de una más adecuada ordenación de los espacios de bajada y subida de los pasajeros.

3.4. Intermodalidad e integración metropolitana

La intermodalidad, la facilidad con la que los usuarios pueden trasbordar de un modo de transporte a otro (comodidad, rapidez), resulta un elemento central de la funcionalidad de los sistemas de transporte metropolitanos.

Favorecer la intermodalidad significa, en primer lugar, dotarse de las infraestructuras que permiten el transbordo entre sistemas de transporte públicos así como entre vehículos de uso privado (bicicletas, automóviles) y los sistemas de transporte público. Estas infraestructuras deben permitir un ahorro de tiempo en el desplazamiento total, permitiendo el uso eficiente de cada modo de transporte en las distancias y entornos para los que está mejor adaptado.

Los parkings disuasorios para coches o bicicletas en las estaciones ferroviarias son un ejemplo de estas prácticas y tienen cierta presencia en las estaciones de FGV y Renfe Cercanías.

En FGV esta infraestructura está presente en 9 estaciones de la periferia, con un total de 474 plazas de aparcamiento para coches. El más completo y demandado de éstos es el parking de la estación de Empalme, ante la posibilidad de trasbordar tanto a la línea 1, con una frecuencia de paso elevada en dirección a Valencia, como al tranvía; el carácter intermodal de esta estación se completa con la conexión con la red de Metrobús. Sin embargo, no se han creado equipamientos específicos para parking de bicicletas en las estaciones de FGV. Sólo cuenta con este equipamiento la estación de Bailén, a la que se podrían añadir en un futuro próximo otras estaciones del centro de la ciudad (Alameda, Facultats, Benimaclet, Aragón y Àngel Guimerà). No existen, sin embargo, proyectos de dotar de estas instalaciones a estaciones periféricas o del ámbito metropolitano. Esta opción podría ser de gran utilidad para el fomento de la movilidad universitaria en FGV, al permitir captar la demanda de espacios más amplios en torno a las estaciones, elemento cada vez más relevante dado el modelo de ciudad periférica difusa al que nos encaminamos.

En el caso de Renfe, existe una oferta importante de parkings para automóviles, a menudo realizados en colaboración con la Generalitat y los ayuntamientos junto a las estaciones, con una oferta de plazas que puede cifrarse en torno a las 3.000 plazas. Su uso es muy intenso y pueden considerarse, en su

mayor parte, saturados. También existe un programa, en ejecución en estos momentos, de creación de aparcamientos para bicicletas al aire libre, que, una vez completado, sumará 500 plazas en el conjunto de las estaciones de núcleo de cercanías de Valencia; se trata, sin embargo, de una actuación sobre la que existen dudas en materia de seguridad frente a robos.

Tanto en el caso de Renfe como de FGV parece difícil incrementar la oferta de parking para automóviles dada la escasez de suelo existente junto a las estaciones. Sí que existe un margen superior de maniobra para mejorar la oferta de equipamientos existentes para facilitar la intermodalidad bicicleta-modo ferroviario, con una potencialidad de impacto sobre la movilidad universitaria presumiblemente superior.

El otro elemento clave de la intermodalidad y la coordinación metropolitana del sistema de transportes es la integración tarifaria. Entre el año 1997 y el año 2000 se realizaron pasos importantes en esta línea, culminando con la creación de algunos títulos integrados: el bono transbordo de 10 viajes, que permite el transbordo entre líneas de EMT, o entre FGV y EMT dentro de la zona central (zona A), y las tarjetas mensuales de Abono Transporte, válidas para un número ilimitado de viajes y transbordos durante 30 días entre FGV, EMT y Metrobús, dentro de la zona o zonas tarifarias para las que se adquiere (A, B, C y D). Existe una tarifa especialmente reducida para poseedores del Carné Jove, la tarjeta Abono Transporte Jove, que, sin embargo, presenta limitaciones, puesto que únicamente es válida dentro de la zona A y sólo puede ser de utilidad para acceder a los campus para los residentes en Valencia, Mislata, Alboraiá y en la zona de Burjassot más próxima al tranvía. La ETM (Entitat de Transport Metropolità de València) es la responsable de la emisión y gestión de estos títulos compartidos y de realizar las compensaciones financieras correspondientes entre operadores.

La principal asignatura pendiente de la integración tarifaria es la inclusión de Renfe Cercanías dentro del esquema, de forma que con un único título de transporte, y cierto ahorro para el usuario, se pudiera trasbordar desde Renfe Cercanías a Metrovalencia y la EMT. Las dificultades para realizar esta integración no son de carácter técnico, aunque serían necesarios ciertos ajustes y adaptaciones en las zonas tarifarias. Las dificultades provienen más del ámbito político-económico; se trata de un tema que precisa de un impulso político decidido después de casi 10 años de conversaciones e intentos así como de un mayor compromiso financiero con el transporte público del Área Metropolitana de Valencia por parte de los gobiernos autonómico y nacional.

Asimismo, otro de los elementos sobre los que se debería trabajar es la ampliación de los beneficios de los títulos integrados, bien a través del establecimiento de bonos transbordo de 10 viajes que incluyan el conjunto de modos y de zonas, bien a través de la extensión de la tarjeta mensual de Abono Transporte Jove más allá de la zona A.

4. Infraestructuras e iniciativas propias de la Universitat de València

4.1. La oferta de espacios de parking

La Universitat de València, intentando facilitar el acceso a sus instalaciones de la comunidad universitaria, ha venido desarrollando un programa de habilitación de espacios de aparcamiento en los edificios y en el suelo de que dispone dentro de cada campus, tanto para automóviles como para bicicletas. En total, se cuenta en la actualidad con 3.600 plazas para automóviles, de las cuales unas 1.500 son de acceso restringido a través de la tarjeta universitaria y están destinadas al uso del PAS y PDI y de estudiantes discapacitados que justifiquen su necesidad, y cerca de 2.100 son de acceso libre y son empleadas fundamentalmente por los estudiantes. En todos los casos, el aparcamiento es gratuito y supone una fuerte inversión de recursos, tanto en su creación como en su mantenimiento, para la Universidad.

El sistema de parking para el PAS y el PDI de la Universidad se introdujo primero en el campus de Tarongers, en los sótanos de los edificios departamentales de nueva planta, para ser puesto en marcha más tarde en Blasco Ibáñez (con la habilitación de los sótanos del Aulario V), y culminado en el presente curso 2006-2007 con la ampliación del parking del Aulario V en Blasco Ibáñez y la implantación del sistema de acceso restringido dentro del recinto vallado del campus de Burjassot. La oferta en la actualidad es muy similar en los diferentes campus; en relación con la población de PAS y PDI presente en cada lugar, la oferta del campus de Burjassot resulta en la actualidad algo más amplia: sin embargo, es también allí donde la demanda para acudir en vehículo privado es superior.

Las plazas de automóviles de acceso libre, inexistentes en el caso del campus de Blasco Ibáñez, ocupan espacios que son propiedad de la Universitat de València, como en el campus de Tarongers —donde se concentra la mayor parte de la oferta—, o en el parking en superficie de Farmacia, o en espacios de titularidad municipal como en Burjassot, pero que por el carácter periférico de su localización sólo son empleados por la población universitaria (c/ Virgen de la Cabeza y accesos).

Las plazas de aparcamiento para bicicleta instaladas suman en total casi 900, de las cuales más de la mitad se encuentran en el campus de Blasco Ibáñez, y el resto entre Tarongers y Burjassot-Paterna. Esta distribución, que podría parecer en principio ligeramente desequilibrada en favor del campus de Blasco Ibáñez, se ajusta sin embargo a la demanda que de este tipo de instalaciones existe en cada campus.

Tabla 4.1. Plazas de aparcamiento en los campus de la Universitat de València

Campus	Plazas para automóviles			Plazas para bicicletas
	De acceso restringido	De acceso libre	Total	
Blasco Ibáñez	502	---	502	485
Tarongers	457	1.455	1.912	234
Burjassot	423	560	983	148
Paterna	84	128	212	20
Total U.V.	1.466	2.143	3.609	887

- Las plazas contabilizadas como de acceso libre en el campus de Burjassot se refieren a espacios aledaños al campus, que claramente son utilizados casi en exclusiva por universitarios (parking en superficie de Farmacia, y c/ Virgen de la Cabeza y c/ Cementerio, aunque estos dos últimos no estén estrictamente dentro del recinto del campus)
- Las plazas contabilizadas como de acceso libre en el campus de Tarongers hacen referencia los espacios habilitados al efecto al oeste de las instalaciones universitarias, así como al parking próximo al cementerio del Cabanyal.
- Existe también un pequeño aparcamiento, de unas 50 plazas, para uso del PAS y PDI en los patios interiores de la E.U. de Ausiàs March.

Fuente: Servei Tècnic i de Manteniment de la Universitat de València y trabajo de campo. Octubre de 2006. Elaboración propia.

4.1.1. El uso de los espacios de parking para bicicleta

En el momento de máxima afluencia de bicicletas, de 11 a 12 de la mañana, la ocupación de las plazas de parking, si todos los usuarios aparcaran de forma correcta en los aparcabicis, alcanzaría un teórico 63%. No existe, por tanto, en relación con la demanda actual, una escasez de plazas de parking para bicicletas en las instalaciones de la Universidad salvo, quizás, en las instalaciones de Paterna-La Coma. Ni siquiera en el campus de Blasco Ibáñez, donde la afluencia es mayor, se llega a la saturación, pues el máximo de ocupación se alcanza en el 80% de la capacidad. La capacidad de los parking para bicis en los cam-

pus de Tarongers (la ocupación máxima llega al 59% de las plazas) y de Burjassot (18%) es también claramente suficiente.

Tabla 4.2. Utilización de las plazas de aparcamiento para bicicletas en los campus de la Universitat de València

Campus	Plazas	% de ocupación del espacio en hora punta (respecto al total de plazas)	Forma de uso del parking (% respecto al total de vehículos)	
			Estacionamiento correcto	Estacionamiento incorrecto
Blasco Ibáñez	485	80%	62%	38%
Tarongers	234	59%	75%	25%
Burjassot	148	18%	97%	3%
Paterna	20	100%	65%	35%
Total U.V.	887	63%	66%	34%

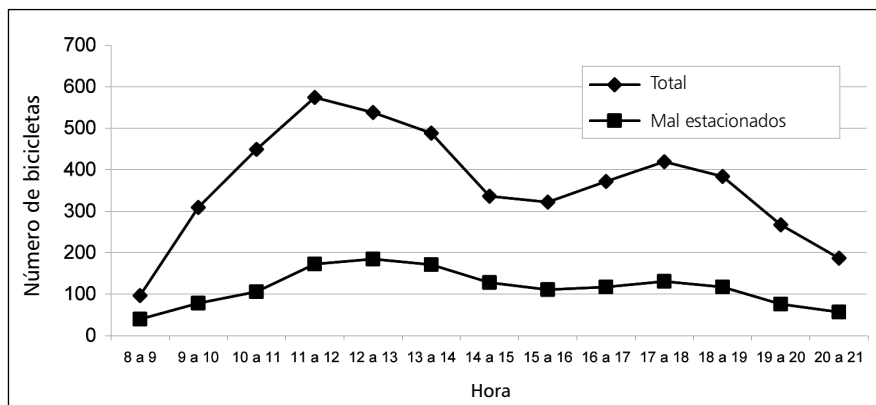
Fuente: Trabajo de campo. Octubre 2006. Elaboración propia.

Sin embargo, en relación con el aparcamiento de bicicletas en los campus se observa un fenómeno relevante: el elevado porcentaje de bicicletas que son aparcadas incorrectamente, bien en lugares no previstos para ese uso (rejas, vallas, farolas, árboles...) o bien empleando los aparcabicis de forma que se ocupa un espacio superior al establecido (de forma transversal, etc.). Este aparcamiento incorrecto afecta al 34% del total de bicicletas en hora de máxima ocupación en el conjunto de la universidad, y alcanza su máximo en el 38% en el campus de Blasco Ibáñez (Tabla 4.2).

Este comportamiento de los usuarios de la bicicleta responde a una percepción de inseguridad frente a posibles robos, que se pretende combatir a través de estacionamientos incorrectos que permitan un anclaje más seguro de la bicicleta, o situarla en un lugar del campus donde se piensa que puede estar más vigilada o segura.

Estas pautas de aparcamiento no pueden mantenerse si se pretende un mayor uso de la bicicleta, pues acabaría desembocando en una degradación de los espacios internos de los campus. La solución al problema pasa por cambios en la actitud de los usuarios, que deberían ser también instruidos en técnicas de anclaje seguro, unido a acciones de la Universidad que incrementen la seguridad frente a robos dentro de sus recintos, sobre todo en lo que se refiere a la determinación de los lugares más aptos para este uso, así como la instalación de modelos de aparcabicis que primen la seguridad. Algunos proyectos en este sentido ya están planteándose desde el Servei Tècnic i de Manteniment de la Universidad, como la experiencia piloto de reservar algunos espacios del parking subterráneo del aula V para parking seguro de bicicletas.

Gráfico 4.1. Bicicletas estacionadas en los campus universitarios.
Distribución horaria



Fuente: Trabajo de campo. Octubre de 2006. Elaboración propia.

4.1.2. Espacios de parking para automóviles

Los espacios destinados a parking para automóviles presentan un grado de ocupación muy elevado, especialmente los de acceso libre (Tabla 4.3). En la hora de máxima ocupación, entre las 11 y las 12, el nivel de saturación de los espacios de parking de acceso libre es muy elevado: alcanza el 104% de las plazas existentes; ello implica, necesariamente, la existencia de coches mal estacionados. La presión sobre los espacios existentes es máxima en los campus de Paterna y Burjassot (con una ocupación del 170% y el 119%, respectivamente), y algo inferior en Tarongers, donde la gran oferta existente permite que la ocupación llegue «sólo» al 92%. Pero en todos los casos, incluso allí donde sobran plazas, existe una proporción variable de coches mal estacionados por la tendencia de los usuarios de no utilizar ni los parkings ni las plazas más alejadas del centro de estudios al que se dirigen. En Tarongers, donde no se llega a ocupar todas las plazas disponibles, hay un 10% de vehículos mal estacionados, cifra que llega al 17% en Burjassot y al 41% en Paterna.

Los parkings de acceso libre son empleados por los estudiantes, lo que resulta coherente con las pautas horarias de utilización, con dos picos que se sitúan prácticamente al mismo nivel (Gráfico 4.2): uno en horario de mañana (de 11 a 14) y otro ligeramente inferior, en horario de tarde (16 a 19).

En cualquier caso, la demanda de parking en los campus y en sus inmediaciones supera claramente la oferta y, según indican las tendencias ya vistas de reducción del uso del transporte público por parte de la comunidad universitaria, esta demanda está creciendo. Esto supone una gran aglomeración de automóviles en los espacios disponibles, con un fuerte impacto paisajístico, no sólo

en los espacios propiamente universitarios sino también en los alrededores de los campus. El impacto de la utilización del vehículo privado se deja sentir espacios aledaños: la Av. de Tarongers junto a las Facultades de Economía, Derecho y Ciencias Sociales, la c/ Menéndez y Pelayo entre la Facultad de Psicología y el campo de deportes de Blasco Ibáñez, o la Av. Vicent Andrés Estellés que divide el campus de Burjassot, presentan, de forma constante, coches mal aparcados que no respetan la señalización horizontal o vehículos estacionados en doble fila. Todo ello tiene un impacto negativo en la circulación, así como en la calidad urbana de las áreas próximas a los campus.

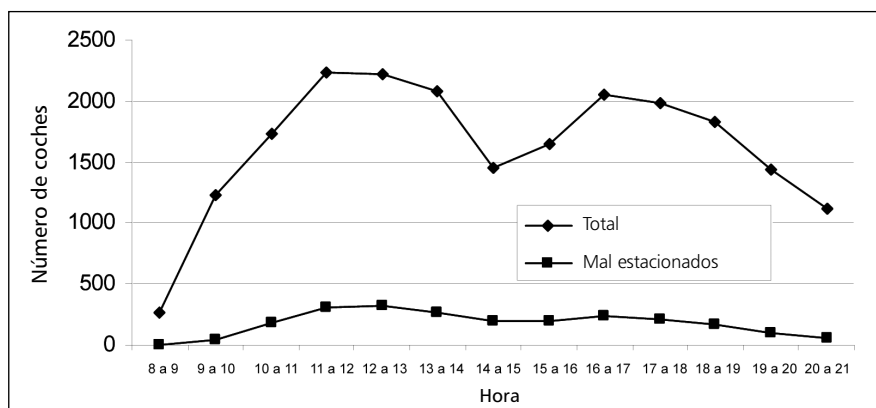
Tabla 4.3. Utilización de las plazas de aparcamiento libre en superficie para automóviles en los campus de la Universitat de València

Campus	Plazas	% de ocupación del espacio en hora punta (respecto al total de plazas)	Forma de uso del parking (% respecto al total de vehículos)	
			Estacionamiento correcto	Estacionamiento incorrecto
Blasco Ibáñez	–	–	–	–
Tarongers	1.455	92	90	10
Burjassot	560	119	83	17
Paterna	128	170	59	41
Total U.V.	2.143	104	86	14

a) El parking de libre acceso de Paterna no incluye el área de uso exclusivo del IATA.

Fuente: Trabajo de campo. Octubre 2006. Elaboración propia.

Gráfico 4.2. Coches estacionados en parkings de acceso libre de los campus universitarios. Distribución horaria



Fuente: Trabajo de campo. Octubre 2006. Elaboración propia.

Los espacios de parking regulados y de acceso controlado a través de la tarjeta universitaria, utilizados en su mayoría por el PAS y el PDI de la Universidad, muestran también un elevado y creciente grado de utilización. En el momento de máxima ocupación, que en este caso se sitúa entre las 12 y las 13 horas, la ocupación alcanza el 87%. La ocupación desciende mucho más en este caso que en las plazas de acceso libre durante las horas de la tarde, en las que es inusual superar el 50% de ocupación, pues una parte importante del PAS tiene sus obligaciones laborales sólo en horario de mañana.

Tabla 4.4. Utilización de las plazas de aparcamiento regulado para automóviles en los campus de la Universitat de València. Octubre de 2006

Campus	Parking	Plazas	Nivel máximo de ocupación registrado	% de ocupación en momentos de máxima demanda
Blasco Ibáñez	Aulari V	365	294	81%
	Rectorat	137	140	102%
	Total campus	502	434	87%
Tarongers	Edificio Central	155	160	103%
	Edificio Oriental	151	152	101%
	Edificio Deportes	151	33	22%
	Total campus	457	345	76%
Burjassot	Total campus	423	407	96%
Paterna	IATA	84	93	111%
Total U.V.		1.466	1.279	87%

Fuente: Universitat de València, Servei Tècnic i de Manteniment.

En algunos casos la ocupación máxima alcanzada ronda o llega al 100% (Tabla 4.4). Es el caso del parking de Burjassot, habilitado desde el inicio del curso 2006-07, y que ya ha registrado cotas de ocupación máxima del 96%, o de los sendos parkings que se localizan en los edificios central y oriental del campus de Tarongers, con una ocupación máxima del 100%; sin embargo, en este mismo campus, el parking reservado del Edificio de Deportes sólo alcanza un ocupación del 22%, probablemente como consecuencia de su localización ligeramente periférica respecto a los principales edificios departamentales y aularios. Por su parte, el parking del Aulari V de Blasco Ibáñez, que durante el curso pasado contaba con 250 plazas y alcanzaba frecuentemente una ocupación del 100% durante las horas centrales de la mañana (entre 10.30 y 13.30), tras la ampliación puesta en servicio al inicio de este curso (incrementándose el número de plazas hasta 365), ha registrado máxi-

mos de ocupación del 81%. Finalmente, y en el mismo campus de Blasco Ibáñez, el parking del Rectorat alcanza frecuentemente niveles de ocupación matutinos del 100%.

Es preciso tomar conciencia de que la demanda va creciendo en estos parkings regulados de forma ligera pero constante. A título de ejemplo, en los parkings que cuentan aún con capacidad sobrante (Aulario V de Blasco Ibáñez y campus de Burjassot), los picos de ocupación máxima durante el primer cuatrimestre han estado creciendo a razón de 3-4 vehículos por semana durante el primer cuatrimestre del presente curso. De continuar estas tendencias los periodos de saturación y plena ocupación podrían empezar a aparecer a corto plazo en el campus de Burjassot y algo más tarde en Blasco Ibáñez; en el caso de Tarongers, la saturación tardará algo más en aparecer, al contar con una importante reserva de plazas en el Edificio de Deportes. Estos problemas de saturación se manifestarán de manera que serán cada vez más frecuentes los periodos de plena ocupación, éstos comenzarán a horas cada vez más tempranas y tendrán una duración cada vez más prolongada.

Durante el curso actual (2006-2007), el PAS y el PDI usuario del vehículo privado no está teniendo, por lo general, dificultades para encontrar plaza de aparcamiento dentro de las instalaciones universitarias. Sin embargo, el previsible crecimiento de la demanda generará, a corto o medio plazo según campus, problemas de saturación cada vez mayores. Así, es previsible que nos encontremos ante un escenario en el que la Universidad se vea presionada para seguir incrementando la dotación de este tipo de infraestructuras.

En referencia al conjunto de la movilidad universitaria, debe tenerse en cuenta que la existencia de plazas de parking en el lugar de destino, en este caso los campus universitarios, supone un incentivo de primer orden para el uso del vehículo privado, al reducir los tiempos totales de desplazamiento. La provisión de plazas de parking, que en una primera aproximación puede entenderse como una respuesta a la existencia de una demanda, es también un elemento que genera su propia demanda. Al eliminar una de las principales desventajas que tiene el uso del vehículo privado (la imposibilidad o dificultad de aparcar en el lugar de destino) se incrementa sobremanera su atractivo, pudiendo disfrutarse sin restricciones de las ventajas inherentes a su uso. Ello incrementa la propensión a usar el vehículo privado en detrimento de otros modos de transporte o desplazamiento considerados más sostenibles. Indefectiblemente, la nueva demanda así generada acaba por saturar las infraestructuras creadas. Ello nos sitúa en un modelo de movilidad crecientemente insostenible, tanto por los sobrecostes ambientales del uso creciente del vehículo privado, como por los costes financieros que supone la creación y el mantenimiento de infraestructuras muy costosas, especialmente en un escenario, como el universitario, de escasez de recursos.

Por otro lado, debe tenerse también presente que el fomento de los desplazamientos en vehículo privado, al reducir la demanda efectiva del transporte

público, contribuye a aumentar el déficit de explotación en que éste incurre, contribuye a reforzar una espiral negativa bien conocida de reducción del servicio, menor atractivo del transporte público y subsiguiente menor demanda, mayor uso del vehículo privado y mayor demanda de infraestructuras ligadas a él, etc. Se trata de un escenario peligroso en la medida en que los procesos de descapitalización de los sistemas públicos de transporte y de inversión en transporte privado y sus infraestructuras resultan difíciles de revertir.

Si lo que se pretende es mantener y alcanzar un modelo de movilidad universitaria más sostenible, tanto ambiental como social y financieramente, es preciso que la Universidad, las administraciones públicas, y los operadores de transporte caminen juntos en la formulación de políticas y acciones que, de forma paulatina, vayan incrementando la calidad y atractivo de los servicios de transporte público, al tiempo que se van reduciendo las ventajas inherentes del uso del vehículo privado. No basta con actuar aisladamente o unilateralmente en uno de los elementos del problema; es necesario actuar de manera coordinada y comprensiva, aunque sea de forma pausada, sobre el conjunto del mismo.

4.2. Convenios con operadores de transporte

La Universidad, consciente de la necesidad de mejorar las condiciones en que accede la comunidad universitaria a los campus, ha tomado varias iniciativas a través de la firma de convenios con operadores públicos de transporte.

Así, en septiembre de 2004, se firmó un convenio marco de colaboración entre la Universitat de València y la unidad de negocio del núcleo de Valencia de Renfe Cercanías en materia de investigación, prestación de servicios y estudio de creación de nuevos productos. La firma de este convenio pone de manifiesto la existencia de una preocupación por la movilidad de la población universitaria que implica a ambas instituciones. Aunque esta complicidad institucional no se ha traducido, hasta ahora, en acciones concretas, merecería la pena encauzarla para favorecer la inclusión de Renfe Cercanías en el esquema de integración intermodal del transporte metropolitano.

Asimismo, en diciembre de 2005, se firmó un convenio entre la Universitat de València y Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana con el fin de crear unos títulos específicos de viaje subvencionados por la Universidad y dirigidos a la comunidad universitaria del campus de Burjassot. En concreto se implantaron dos tipos de título:

- a) un título anual, que permite a un coste muy reducido el uso del tranvía entre las estaciones del campus de Burjassot (campus, Vicente Andrés Estellés y TVV) y de Paterna (Santa Gemma), eliminando el inconveniente que supone el hecho de que ambos campus se encuentren separados por la frontera entre diferentes zonas tarifarias (A y B).

- b) un título trimestral, utilizable en cualquier momento durante su período de validez y no sólo para la movilidad hacia y desde el campus. El título puede adquirirse por las zonas A, AB, y ABC y cuenta con rebajas adicionales para los estudiantes (en caso de posesión del Carné Jove).

Esta iniciativa de convenio con FGV va sin duda en la dirección adecuada. Sin embargo, no tuvo todo el éxito y la penetración que hubiera sido de desear por una conjunción de factores, entre los que se podrían destacar los siguientes:

- el proceso para su obtención resultaba bastante complejo, al intervenir tanto FGV como la Universidad y requerir la presencia física del solicitante.
- los ahorros respecto a otras modalidades de títulos sólo se producían a partir de su utilización en 10-12 viajes semanales, según modalidades. Por tanto, es rentable solamente para usuarios muy frecuentes del transporte público, que acudan diariamente a la Universidad y que utilicen también FGV para el resto de sus desplazamientos.
- El carácter trimestral del título no se ajusta a los períodos lectivos, impidiendo obtener todas las ventajas de su utilización, al quedar esta interrumpida por períodos vacacionales, de exámenes, etc.

Recientemente, se ha aprobado la renovación de dicho convenio con efectos inmediatos desde marzo de 2007. El nuevo convenio presenta algunas novedades y mejoras, como la simplificación del proceso de obtención de los títulos y la extensión de los beneficios a todos los campus universitarios, incluyendo Tarongers y Blasco Ibáñez. Lamentablemente, no se ha avanzado en la flexibilización de su período de validez, que se mantiene trimestral, cuando posiblemente una validez mensual se hubiera adaptado mejor a las condiciones de uso de la población universitaria.

Esta es una línea de trabajo de enorme interés, con el objetivo de establecer un marco tarifario lo más favorable posible a los intereses de la comunidad universitaria que contribuya a incrementar el atractivo del transporte público, y debe ser diseñada muy cuidadosamente para tener pleno éxito.

Dentro de las iniciativas que podrían desarrollarse en este campo debería explorarse la posibilidad de negociar con la ETM, la Entitat de Transport Metropolità de València, la creación de un título universitario específico que permitiera el uso indistinto de los modos de transporte integrados (FGV, ETM y Metrobús) en las distintas zonas tarifarias y, preferiblemente, de validez mensual. Ello incrementaría el atractivo de estas iniciativas para la población usuaria de transporte público, que a menudo utiliza diversos operadores en diferentes momentos y circunstancias (y no sólo FGV o EMT), y vería así resuelta el conjunto de su movilidad y no sólo la relacionada con los despla-

zamientos a la Universidad. Si además ello se consiguiera en un escenario en el que la ETM hubiera podido incluir a Renfe Cercanías en el esquema de transporte metropolitano, el éxito de la iniciativa quedaría plenamente garantizado.

II^a Parte

Encuesta sobre hábitos de movilidad en la Universitat de València

(2005-2006)

5. Metodología

Una parte importante del presente estudio sobre la movilidad en la Universitat de València recae en el diseño, realización, tabulación y análisis de una extensa encuesta sobre los hábitos de movilidad de la población universitaria.

La muestra objetivo de dicha encuesta se calculó de acuerdo con la distribución de la población real, teniendo en cuenta tres variables de referencia: en primer lugar, el estatus personal del encuestado en la Universidad (estudiantes de primer, segundo y tercer ciclo, estudiantes de intercambio en programas Erasmus y Séneca, personal de Administración y Servicios y personal docente e investigador); en segundo lugar, el área geográfica en la que se localiza su puesto de trabajo o los estudios en curso (instalaciones de la E. U. Ausiàs March, campus de Blasco Ibáñez, campus de Tarongers, campus de Burjassot; por último, la distribución por género.

Las tres variables tomadas como referencia se consideran relevantes para los objetivos del análisis:

- por un lado, las diferentes localizaciones de las instalaciones de la Universidad implican condiciones de accesibilidad diferentes y problemáticas que son susceptibles de mostrar variaciones;
- por otro lado, los colectivos que conforman la comunidad universitaria tienen relaciones diferentes con el entorno de la Universidad que condicionan sus pautas y necesidades de movilidad. De este modo, los estudiantes, colectivo cuantitativamente dominante, ven condicionado su acceso a la universidad por los horarios docentes establecidos, mientras que el PAS se rige, mayoritariamente, por horarios laborales en ciclos de 8 horas diarias y turnos de mañana o tarde, y el PDI muestra una mayor flexibilidad horaria.
- por último, mujeres y hombres pueden mostrar un comportamiento diferenciado respecto de la movilidad en el que tienen un peso específico factores culturales o socioeconómicos.

La encuesta se realizó durante los meses de abril y mayo de 2006. La muestra se estratificó en función de las variables de referencia: campus, colectivos

de pertenencia y género. En el caso del colectivo de estudiantes, las encuestas se realizaron durante el horario docente de los grupos seleccionados; en el caso de los colectivos de PAS y PDI, las encuestas se realizaron individualmente, mediante el desplazamiento de los encuestadores a los lugares de trabajo correspondientes. En ambos casos se realizó un muestreo aleatorio estratificado, seleccionando la muestra de los estudiantes por conglomerados, siendo los grupos de asignaturas troncales y obligatorias las unidades de muestreo en el caso de los estudiantes, e individuo a individuo en el caso del PDI y PAS, a partir del listado de miembros de la Universidad con referencia a su lugar de trabajo.

El tamaño de la muestra y de los diferentes colectivos y campus se ha dimensionado para alcanzar una significación de +/- 2,5% por campus y +/-5% por subgrupo de población. La Tabla 5.1 recoge el universo de referencia, es decir, la población total de la Universitat de València, a partir del cual se ha estimado la muestra, que suma algo más de 4.000 individuos, distribuida en los diferentes estratos.

Tabla 5.1. Universo poblacional con detalle por campus, colectivos y sexos

Colectivo	Campus								Total
	Blasco Ibáñez		Burjassot		Tarongers		Ausiàs March		
	V	M	V	M	V	M	V	M	
Estudiantes de 1º ciclo	2.736	6.384	2.112	2.797	4.687	7.339	342	1.556	28.523
Estudiantes de 2º ciclo	2.133	4.995	1.980	2.615	2.126	3.310			17.159
Estudiantes de 3º ciclo	546	938	198	181	282	308	12	44	2.509
PAS		896		447		257		35	1.635
PDI		1.387		814		848		121	3.170
Total		20.015		11.144		19.157		2.110	52.996

Fuente: *Recull Estadístic, Curs 2004-2005*, Servei d'Anàlisi i Planificació, Universitat de València.

La muestra obtenida con la metodología arriba comentada (Tabla 5.2) permite obtener resultados con un elevado grado de significación (+/- 2,5% por campus y +/-5% por subgrupo de población), con un nivel de confianza del 95%. El tamaño de cada estrato de la muestra no es directamente proporcional a su peso en el conjunto de la población, pues las exigencias de tamaño varían en cada estrato para ceñirnos a los niveles de significación buscados. Con el

objeto de obtener resultados globales para el conjunto de los campus, sexos o colectivos ha sido necesario, aplicar coeficientes de ponderación a los resultados de cada estrato. El tratamiento estadístico y la explotación y salida de las tablas se ha realizado utilizando la versión 15.0 de SPSS.

Tabla 5.2. Muestra obtenida con detalle por campus, colectivos y sexos

Colectivo	Campus								Total
	Blasco Ibáñez		Burjassot		Tarongers		Ausàs March		
	V	M	V	M	V	M	V	M	
Estudiantes de 1º ciclo	148	389	223	400	278	515	65	248	2.266
Estudiantes de 2º ciclo	64	145	150	170	155	236			920
Estudiantes de 3º ciclo	48	48	20	31	25	32	1	6	211
PAS	176		86		50		8		320
PDI	148		97		92		16		353
Total	1.166		1.177		1.383		344		4.077

Fuente: Elaboración propia. ^{1ª} Encuesta de Hábitos de Movilidad en la Universitat de València.

Los cuestionarios empleados en la encuesta, que presentan ligeras diferencias según estuvieran dirigidos a estudiantes o al PAS y el PDI, pueden consultarse en el Anexo del presente informe.

6. Características generales de la población y la movilidad universitaria

6.1. Distribución por edad y sexo

La distribución por campus de la comunidad universitaria (Tabla 6.1) revela un equilibrio notable entre las dos principales localizaciones, Blasco Ibáñez y Tarongers, que suman las tres cuartas partes del total. Con una población algo inferior (algo más del 20% se sitúa el campus de ciencias de Burjassot), mientras que los estudios de Magisterio sitos en la E.U. Ausiàs March suponen el 4% restante.

Tabla 6.1. Distribución de la comunidad universitaria según campus de estudio/trabajo

Campus	%
Ausiàs March	4,0%
Blasco Ibáñez	38,2%
Burjassot	21,4%
Tarongers	36,4%
Total U.V.	100,0%

Fuente: *1ª Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València*. Elaboración propia.

Dado que la inmensa mayoría de la comunidad universitaria corresponde al colectivo de estudiantes (el 89,5%) en sus diversas categorías (Tabla 6.2), con un claro predominio de los estudiantes de primer ciclo, que suponen más de la mitad de la muestra, no es de extrañar que los segmentos de edad dominantes correspondan a los menores de 30 años. La distribución porcentual por intervalos de edad no sufre variaciones significativas por campus, aunque el de Blasco Ibáñez muestra una edad media mayor, debido probablemente a la localización de los servicios centrales de la Universidad y al mayor peso relativo de los colectivos de PAS y PDI. En cambio, se producen diferencias significa-

tivas entre las edades medias de los colectivos. Mientras los estudiantes tienen edades medias inferiores a los 30 años y que se incrementan en función del ciclo de estudios, los colectivos de PAS y PDI tienen edades medias superiores a los 40 años.

Tabla 6.2. Peso de cada colectivo en el conjunto de la comunidad universitaria y edad media

Toda la Universitat de València		
Colectivo	Edad media (años)	% sobre el total
Estudiantes de primer ciclo	21	53,2%
Estudiantes de segundo ciclo	26	31,2%
Estudiantes de tercer ciclo	30	4,7%
Erasmus/Séneca	26	1,5%
PAS	42	3,3%
PDI	46	6,0%
Total U.V.	25	100,0%

Fuente: ^{1ª} Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

Otro elemento relevante en el análisis de la movilidad universitaria es la atención a las diferencias por sexo. La comunidad universitaria está compuesta por un 62,2% de mujeres y un 37,8% de hombres. La distribución por campus muestra variaciones sustanciales en el balance hombre-mujer, aunque en todos los casos existe un predominio del género femenino, debido a la mayor afluencia de mujeres a las enseñanzas universitarias (Tabla 6.3). Las especialidades formativas de cada área son el principal elemento explicativo de las diferencias entre campus. De este modo, la escuela de Magisterio muestra los porcentajes más elevados de mujeres (en torno al 80%), mientras que el campus de Burjassot ofrece la distribución más equilibrada por sexos por el predominio de titulaciones en las que la presencia de hombres es algo mayor.

La mayor presencia de mujeres en la Universidad se aprecia en todos los colectivos. Esta situación se revierte únicamente en el caso del personal docente e investigador, donde hay una clara mayoría de población masculina (Tabla 6.4).

Tabla 6.3. Distribución de la comunidad universitaria por sexo y campus

Campus	Sexo			
	Mujer		Varón	
	% campus	% tabla	% campus	% tabla
Ausiàs March	80,1%	3,2%	19,9%	0,8%
Blasco Ibáñez	67,1%	25,7%	32,9%	12,6%
Burjassot	54,3%	11,6%	45,7%	9,7%
Tarongers	60,0%	21,9%	40,0%	14,5%
Total U.V.	62,3%	62,3%	37,7%	37,7%

Fuente: 1ª Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

Tabla 6.4. Distribución de la comunidad universitaria por sexos y colectivos de pertenencia

Colectivo	Mujeres	Varones
Estudiantes de primer ciclo (1º a 3º)	64,7%	35,3%
Estudiantes de segundo ciclo (4º y 5º)	63,1%	36,9%
Estudiantes de tercer ciclo (doctorado)	58,3%	41,7%
Erasmus/Séneca	77,3%	22,7%
PAS	63,0%	37,0%
PDI	36,4%	63,6%
Total U.V.	62,3%	37,7%

Fuente: 1ª Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

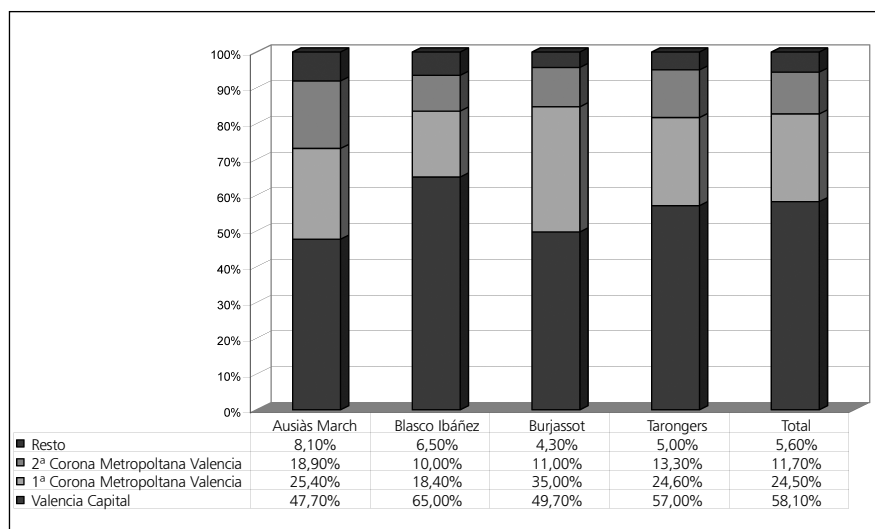
6.2. Lugar de residencia y lugar de trabajo o estudio

La información sobre el lugar de residencia¹⁰ de los encuestados durante el curso académico es fundamental para valorar las necesidades de movilidad de cada colectivo considerado y en cada espacio universitario. Para ello se ha elaborado una tabla que recoge la relación entre la comarca de residencia y el lugar de trabajo o estudio (Tabla 6.5). Esta tabla se desarrolla en un gráfico-resumen (Gráfico 6.1) en el que se recoge la distribución porcentual de los grandes espacios geográficos en cada campus (ciudad de Valencia, Primera Corona Metropolitana (comarcas de l’Horta Nord, Oest y Sud), Segunda

10. Se trata en todos los casos de lugar de residencia efectiva durante el curso académico, que puede coincidir o no con el domicilio familiar o de empadronamiento.

Corona Metropolitana (comarcas de el Camp de Morvedre, el Camp de Túria, la Hoya de Buñol, la Ribera Alta y la Ribera Baixa, y resto de comarcas de la Comunidad Valenciana). Asimismo, se incluye una serie de mapas que ilustran la importancia porcentual de cada comarca en la configuración de la comunidad universitaria de cada campus (Mapas 6.1 a 6.5). Por último, el análisis de la relación entre lugar de residencia y lugar de trabajo se completa con una tabla en la que se analiza el comportamiento atendiendo al colectivo de pertenencia (estudiantes o PAS-PDI) (Tabla 6.6).

Gráfico 6.1. Lugar de residencia - lugar de trabajo o estudio



Fuente: ^{1ª} Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

El primer rasgo destacable es que la población que procede de fuera de la ciudad de Valencia alcanza una cifra elevada, de casi el 42%, lo que resulta un primer indicio de la necesidad de realizar importantes desplazamientos motorizados, en los que a menudo es preciso utilizar diferentes modos de transporte y emplear bastante tiempo. En este sentido, el campus de Blasco Ibáñez aparece más favorecido, en la medida en que es más importante la afluencia de personas desde la propia ciudad de Valencia, mientras que la E.U. Ausiàs March es la que atrae población desde áreas más alejadas; en una posición intermedia, muy próxima a la media de la Universidad, se encuentran el campus de Tarongers. La peculiaridad del campus de Burjassot merece mención aparte; debe considerarse que su localización en este municipio de l’Horta Nord ha inducido el traslado de residencia desde comarcas alejadas hasta Burjassot de un importante colectivo de estudiantes, lo que explica las cifras de procedencia especialmente elevadas desde l’Horta Nord y las cifras relativamente bajas de la ciudad de Valencia.

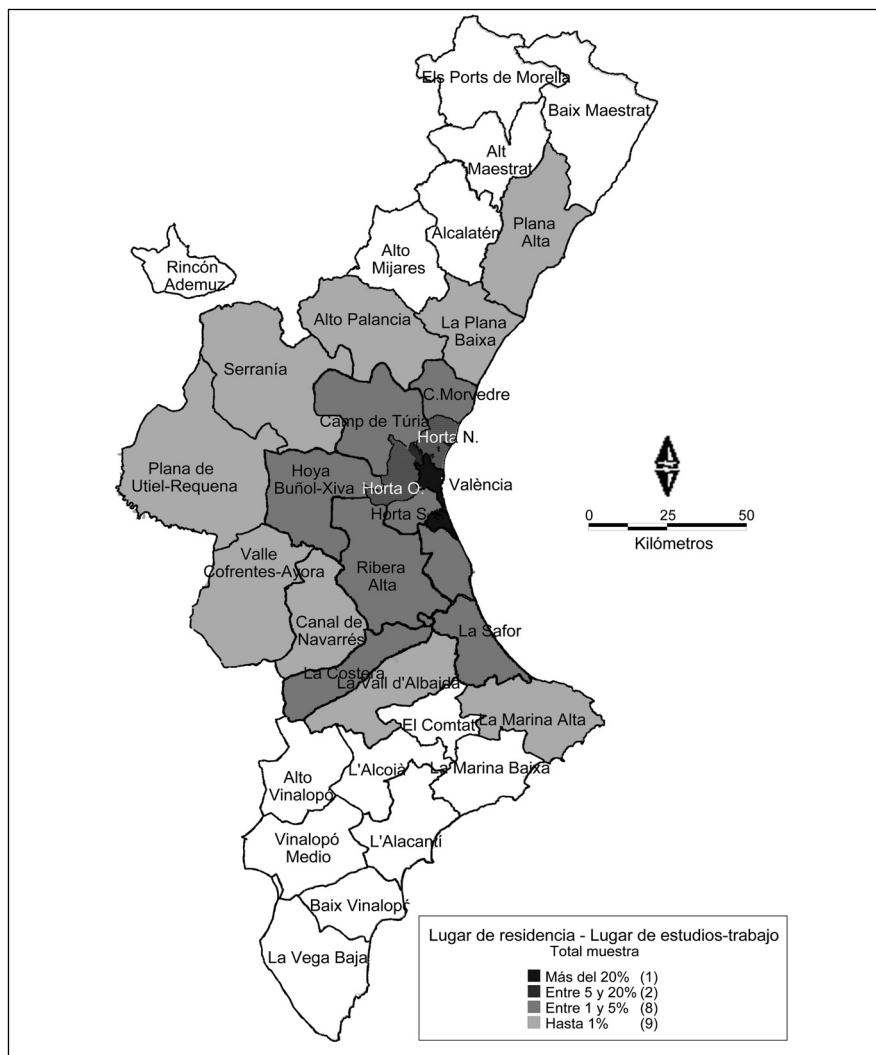
Tabla 6.5. Distribución de la comunidad universitaria según lugar de residencia durante el curso académico y campus de trabajo o estudio

Lugar de residencia	Campus				Total
	Ausiàs March	Blasco Ibáñez	Burjassot	Tarongers	
Ciudad de Valencia	47,9%	65,0%	49,7%	56,8%	58,1%
Horta Nord	6,1%	7,3%	20,9%	8,7%	10,6%
Horta Oest	14,6%	7,0%	10,1%	12,0%	9,8%
Horta Sud	4,6%	4,1%	4,0%	4,3%	4,2%
Subtotal Primera Corona Metropolitana	25,6%	18,4%	35,0%	24,9%	24,6%
Camp de Túria	5,2%	2,7%	4,5%	4,9%	4,0%
Camp de Morvedre	2,3%	2,6%	1,0%	2,2%	2,1%
Hoya de Buñol	1,5%	1,2%	0,3%	1,1%	1,0%
Ribera Alta	6,4%	2,1%	3,3%	2,6%	2,7%
Ribera Baixa	3,5%	1,4%	1,9%	2,4%	1,9%
Subtotal Segunda Corona Metropolitana	18,9%	10,0%	11,0%	13,2%	11,7%
La Costera	2,1%	1,8%	1,1%	1,7%	1,6%
La Safor	4,6%	1,8%	0,5%	1,1%	1,4%
Vall d'Albaida	0,3%	1,0%	0,1%	0,3%	0,6%
Plana Baixa	0,4%	0,4%	0,8%	0,4%	0,5%
Utiel-Requena	0,3%	0,3%	0,7%	0,4%	0,4%
Plana Alta	0,3%	0,3%	0,2%	0,4%	0,3%
Alto Palancia	0,0%	0,3%	0,2%	0,1%	0,2%
Canal de Navarrés	0,0%	0,0%	0,2%	0,3%	0,2%
Marina Alta	0,0%	0,2%	0,1%	0,0%	0,2%
Serranos	0,0%	0,0%	0,1%	0,2%	0,1%
Valle de Ayora	0,0%	0,2%	0,0%	0,0%	0,1%
Baix Maestrat	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%
Rincón de Ademuz	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
L'Alcoià	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%
Vinalopó Mitjà	0,0%	0,0%	0,2%	0,0%	0,0%
L'Alacantí	0,0%	0,1%	0,0%	0,1%	0,0%
Subtotal Resto de comarcas	8,0%	6,5%	4,3%	5,0%	5,6%
Total Comunidad Valenciana	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fuente: 1ª Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

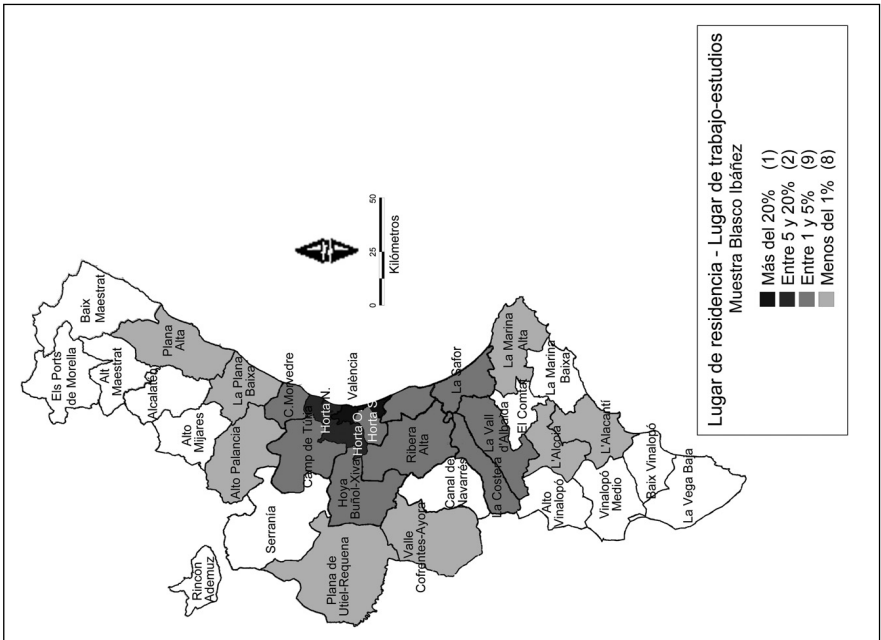
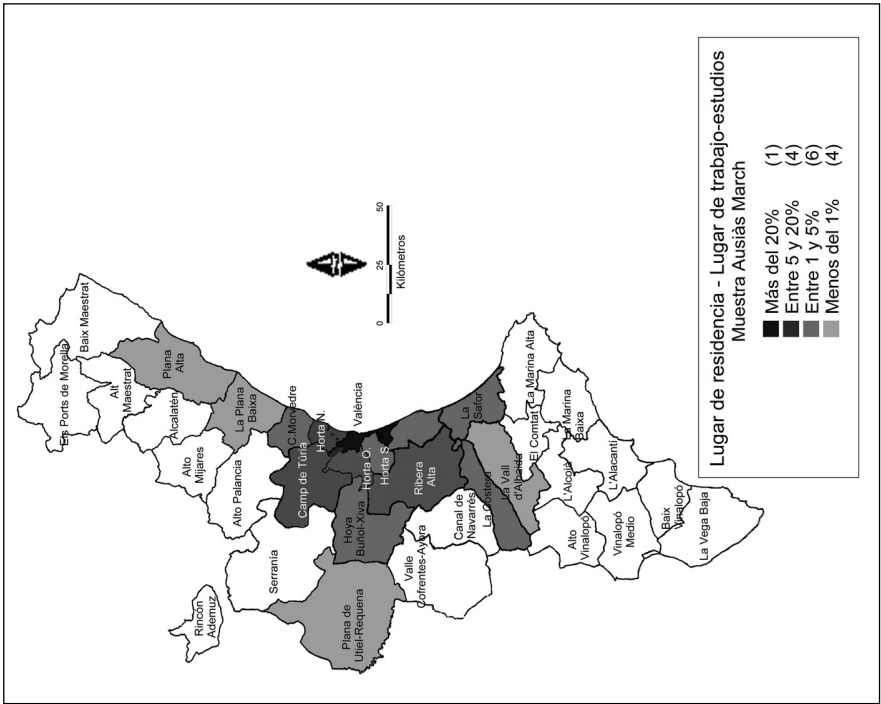
Aunque el conjunto de los campus muestran áreas de atracción similares, formando áreas concéntricas en torno a la ciudad de Valencia, merece la pena destacar la importancia que, fuera de la segunda corona metropolitana, presenta la población universitaria residente en las comarcas de La Costera y la Safor, lo que se ve favorecido por las buenas comunicaciones de Xàtiva y Gandia con Valencia.

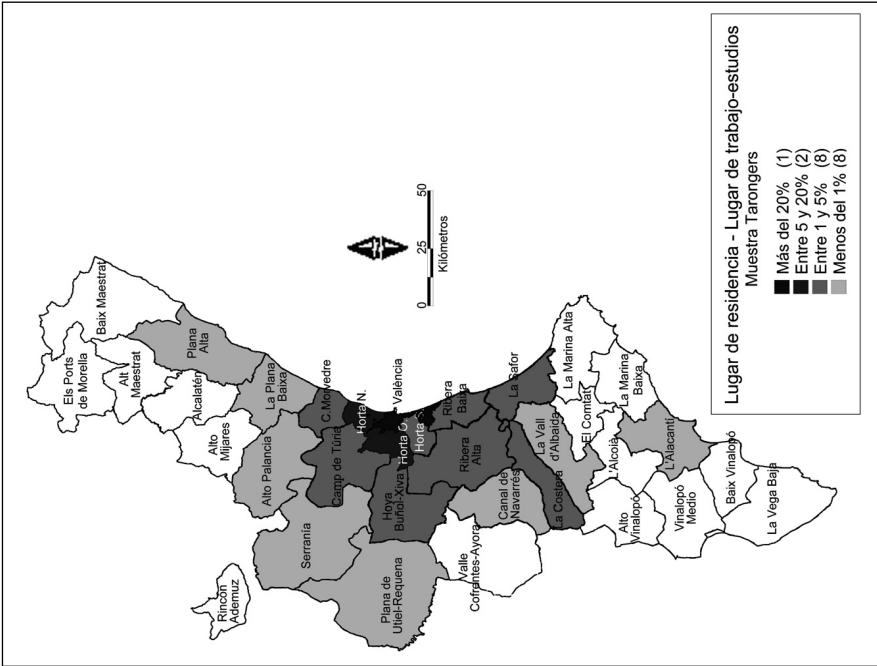
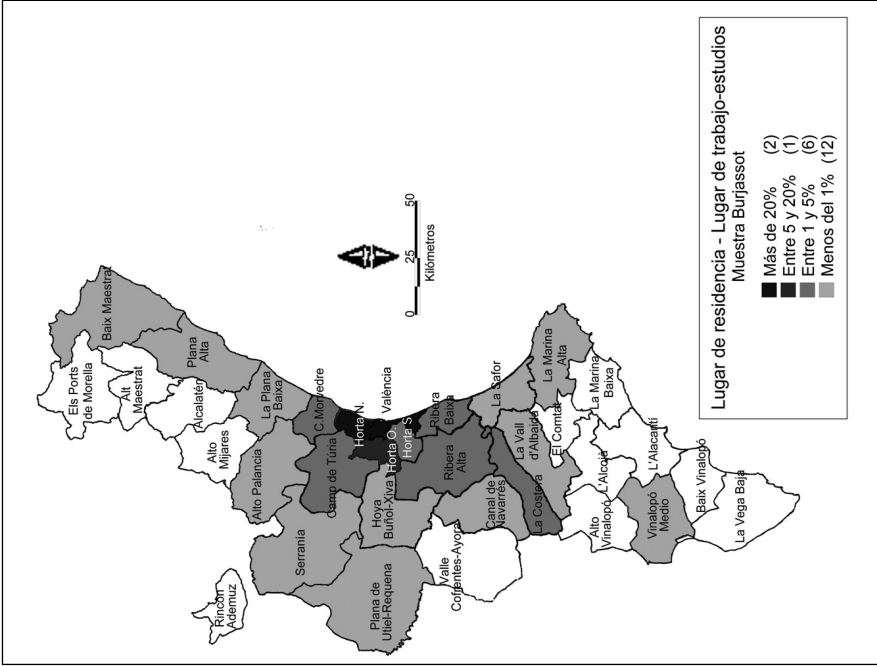
Mapa 6.1. Lugar de residencia - Lugar de trabajo o estudio. Universitat de València



Fuente: Elaboración propia. 1ª Encuesta de Movilidad de la Universitat de València. Laboratorio de SIG y Teledetección del Departament de Geografia de la UVEG.

Mapas 6.2 a 6.5. Lugar de residencia - Lugar de trabajo-estudios por campus





Fuente: Elaboración propia. 1ª Encuesta de Movilidad de la Universitat de València. Laboratorio de SIG y Teledetección del Departament de Geografia de la UVEG.

Tabla 6.6. Lugar de residencia de la comunidad universitaria por colectivo (%)

Toda la Universitat de València		
Lugar de residencia	Colectivo	
	Estudiantes	PAS-PDI
Valencia capital	57,3%	65,7%
Horta Nord	10,5%	11,8%
Horta Oest	10,1%	6,8%
Horta Sud	4,2%	4,2%
Subtotal Primera Corona Metropolitana	24,8%	23,8%
Camp de Túria	3,8%	5,7%
Camp de Morvedre	2,2%	1,0%
Hoya de Buñol	1,1%	0,1%
Ribera Alta	2,9%	1,2%
Ribera Baja	2,0%	0,8%
Subtotal Segunda Corona Metropolitana	12,0%	8,7%
La Costera	1,7%	0,6%
La Safor	1,5%	0,7%
Vall d'Albaida	0,6%	0,0%
Plana Baixa	0,5%	1,0%
Utiel-Requena	0,5%	0,0%
Plana Alta	0,4%	0,0%
Canal de Navarrés	0,2%	0,2%
Alto Palancia	0,2%	0,0%
Marina Alta	0,2%	0,0%
Serranos	0,1%	0,2%
Valle de Ayora	0,1%	0,0%
Vinalopó Mitjà	0,1%	0,0%
L'Alacantí	0,1%	0,0%
Rincón de Ademuz	0,0%	0,1%
Baix Maestrat	0,0%	0,0%
L'Alcoià	0,0%	0,0%
Subtotal Resto de comarcas	6,0%	2,8%
Total Comunidad Valenciana	100,0%	100,0%

Fuente: ^{1ª} Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

El personal de la universidad reside en mayor medida en la ciudad de Valencia que los estudiantes (Tabla 6.6). Esta tendencia a residir en localizaciones más próximas se subraya también por el peso del grupo que vive más allá de la comarca de l'Horta (18% de los estudiantes frente al 11% del PDI).

En cualquier caso, queda claro que la escala territorial de la movilidad universitaria no es ni la municipal ni la comarcal, sino la supracomarcal, y por tanto, la regional. Las iniciativas de ordenación e integración de los sistemas de transporte que permitan introducir mayores dosis de racionalidad y sostenibilidad deben, pues, plantearse y llevarse a cabo a esta escala. Es en el contexto del Área Metropolitana de Valencia, concebida en un sentido amplio (primera y segunda corona), a la que podría añadirse la Safor y la Costera, donde debe tratarse el problema. Ni siquiera la comarca de l'Horta es ya un marco plenamente idóneo adecuado, pues en este caso se dejaría de atender a las necesidades de movilidad de un 18% de los estudiantes.

6.3. Frecuencia de acceso a la Universidad

La frecuencia semanal de acceso (tabla 6.7) supera los 4 días de media para el conjunto de la muestra y presenta pequeñas diferencias por campus, con una media de días de acceso algo más baja en el caso de Tarongers. Sin embargo, sí que se registran algunas variaciones entre los colectivos considerados que dependen de las condiciones de trabajo o estudio específicas en cada caso. En este sentido, la mayoría de los colectivos supera los 4 accesos semanales a la Universidad, si bien este valor es más bajo entre los estudiantes (4,3 veces a la semana), que entre el PDI (4,6), y el PAS (5,0). La excepción la constituyen los estudiantes de tercer ciclo que acuden con menor frecuencia (2,8 veces por semana), debido a que su actividad está centrada en la investigación personal y, en muchas ocasiones, desarrollan parte de su trabajo en su domicilio, o bien tienen una actividad principal diferente.

Ello supone que el volumen diario de personas que se desplaza a los campus universitarios alcanza las 45.000 personas, al menos en las temporadas de máxima afluencia a las aulas.

Como complemento al análisis de la frecuencia de desplazamiento se ha incorporado una pregunta a los encuestados sobre el número de veces al día en que se produce el desplazamiento a la Universidad. Esta pregunta trata de contestar a la cuestión de si la población universitaria accede una sola vez al día por término medio o si accede más de una vez al día. La respuesta condicionará la utilización de medios de transporte públicos y privados en mayor o menor medida y en horarios específicos.

El desplazamiento a la Universidad se realiza en la mayor parte de las oca-

siones una sola vez al día, como muestran las medias de la Tabla 6.8. No se registran grandes diferencias entre los campus, pero sí que existen diferencias menores entre colectivos. Por la mayor flexibilidad de horarios, el PDI registra un número de desplazamientos diarios algo superior, en torno a 1,4 veces al día, mientras que los colectivos de estudiantes se desplazan como media 1,2 veces al día. El PAS, con un horario laboral más rígido, presenta medias más cercanas a un único desplazamiento al día.

Tabla 6.7. Número de días a la semana (media y mediana) que se acude al centro de estudio o trabajo

		Días que acude a su centro de trabajo o estudio a la semana	
		Media	Mediana
Campus	Ausiàs March	4,7	5,0
	Blasco Ibáñez	4,5	5,0
	Burjassot	4,5	5,0
	Tarongers	4,1	4,0
Colectivo	Estudiantes de primer ciclo (1º a 3º)	4,4	4,0
	Estudiantes de segundo ciclo (4º y 5º)	4,3	5,0
	Estudiantes de tercer ciclo (doctorado)	2,8	3,0
	Erasmus/Séneca	4,3	4,5
	PAS	5,0	5,0
	PDI	4,6	5,0
Total U.V.		4,3	5,0

Fuente: ^{1ª} Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

Tabla 6.8. Número de veces al día que acude al centro de trabajo o de estudio

		Veces al día que acude a su centro de trabajo o estudio	
		Media	Mediana
Campus	Ausiàs March	1,10	1,00
	Blasco Ibáñez	1,20	1,00
	Burjassot	1,20	1,00
	Tàrragona	1,11	1,00
Colectivo	Estudiantes de primer ciclo (1º a 3º)	1,13	1,00
	Estudiantes de segundo ciclo (4º y 5º)	1,20	1,00
	Estudiantes de tercer ciclo (doctorado)	1,14	1,00
	Erasmus/Séneca	1,19	1,00
	PAS	1,04	1,00
	PDI	1,41	1,00
Total U.V.		1,16	1,00

Fuente: *1ª Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València*. Elaboración propia.

7. Disponibilidad de medios de transporte privados

En este apartado se analiza la información referente a la disponibilidad y utilización de los diversos medios de transporte privados (coche, bicicleta y motocicleta), y de la capacitación legal para utilizarlos (disponibilidad de carné de conducir). El análisis no se refiere a la utilización efectiva de cada medio de transporte sino a la disponibilidad para su utilización.

7.1. Disponibilidad de vehículo propio

Cerca de la mitad de los encuestados afirman disponer de coche propio (un 47,7%), con algunas diferencias significativas entre campus, entre los colectivos analizados y según sexo. Los encuestados localizados en las instalaciones de Blasco Ibáñez muestran un porcentaje algo inferior, mientras que los del campus de Tarongers son los que en mayor medida poseen coche propio. No existen variables de control en la propia encuesta que permitan afirmar causas directas para estas diferencias; sin embargo, puede relacionarse con el hecho de que la población estudiantil del campus de Tarongers es, como hemos visto en el apartado 2, la que presenta un mayor nivel de inserción en el mercado laboral y, junto a la de Burjassot, la que procede de ámbitos familiares en las que son más frecuentes ocupaciones de mayor nivel de cualificación. Todo ello puede estar contribuyendo a una mayor capacidad adquisitiva de los estudiantes en el campus de Tarongers y, como consecuencia, a que sea más frecuente el contar con coche propio en este campus.

Por otro lado, la mayoría de los encuestados perteneciente a los colectivos de PAS y PDI dispone de coche propio (casi el 90% del PDI y el 80% del PAS). Mayor edad media y una capacidad adquisitiva superior son las principales variables explicativas. Entre los estudiantes se observa asimismo una relación directa entre lo avanzado de los estudios y la disponibilidad de automóvil, en relación con la superior edad y posible inserción en el mercado de trabajo. El colectivo de estudiantes Erasmus/Séneca, desplazados de su ámbito de origen, dispone de automóvil en muy pocos casos.

Tabla 7.1. Disponibilidad de coche propio por campus, colectivo y sexo

		Dispone de coche propio
Campus	Ausiàs March	46,6%
	Blasco Ibáñez	41,3%
	Burjassot	48,9%
	Tarongers	53,8%
Colectivo	Estudiantes de primer ciclo	41,0%
	Estudiantes de segundo ciclo	49,2%
	Estudiantes de tercer ciclo	51,7%
	Erasmus/Séneca	8,2%
	PAS	78,2%
	PDI	88,5%
Sexo	Mujer	39,4%
	Varón	61,3%
Total U.V.		47,7%

Fuente: ^{1ª} Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

Con independencia del colectivo profesional de pertenencia y de la localización física de los encuestados, una de las principales diferencias en la disponibilidad de coche se encuentra en el género. Las mujeres disponen de coche en un porcentaje mucho menor que los hombres. No cabe duda que tras esta situación hay que buscar factores de tipo económico (menor capacidad adquisitiva) o social (reparto de roles y de uso del coche dentro de la unidad familiar).

La disponibilidad de bicicleta es menor que la de coche para todos los subgrupos considerados (campus, colectivo y género). La media de la Universidad baja al 34% frente al 47% del coche. Factores como la mayor percepción de riesgo y una escasa implantación cultural del uso de la bicicleta como modo de transporte urbano pueden explicar esta menor disponibilidad. Las variaciones en la disponibilidad según campus del encuestado son poco significativas; por tanto, las diferencias en cuanto a su utilización efectiva en cada campus dependerán de otros elementos que hagan más o menos conveniente su uso.

En cambio, se registran mayores diferencias y comportamientos específicos relevantes cuando el análisis es por colectivos o cuando se considera el género. En relación con los primeros, los colectivos de PAS y PDI son los que disponen en mayores porcentajes de este medio de transporte (46%) mientras que los estudiantes, principalmente los de cursos inferiores, disponen de bicicleta en un porcentaje significativamente menor (en torno al 31-33%). Por el

contrario, el colectivo de estudiantes de intercambio (Erasmus/Séneca), a pesar de sus mayores dificultades para disponer de medios de transporte, muestran porcentajes de disponibilidad de bicicleta incluso superiores a los de los estudiantes segundo ciclo (37%). La mayor disponibilidad de bicicleta entre PAS y PDI se debe a su mayor capacidad adquisitiva y edad; no obstante, no podemos deducir de aquí una mayor utilización para sus desplazamientos a la Universidad ni una mayor propensión al uso de modos de transporte sostenibles.

Tabla 7.2. Disponibilidad de bicicleta por campus, colectivo y sexo

		Dispone de bicicleta
Campus	Ausiàs March	37,5%
	Blasco Ibáñez	34,5%
	Burjassot	34,3%
	Tarongers	33,0%
Colectivo	Estudiantes de primer ciclo	31,9%
	Estudiantes de segundo ciclo	33,0%
	Estudiantes de tercer ciclo	40,2%
	Erasmus/Séneca	36,8%
	PAS	46,1%
	PDI	46,6%
Sexo	Mujer	28,2%
	Varón	43,7%
Total U.V.		34,0%

Fuente: 1ª Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

Sorprende la escasa disponibilidad de este modo de transporte entre los estudiantes cuando es, potencialmente, una solución eficaz y económica para la movilidad urbana. Sin embargo, la falta de una cultura de utilización de la bicicleta como medio de transporte cotidiano disminuye notablemente el interés por explorar sus posibilidades. Por último, la comparación entre sexos indica que la mujer dispone en menor medida de este vehículo que el hombre.

En todo caso, los niveles de disponibilidad de bicicleta por parte de la comunidad universitaria son muy superiores a su utilización efectiva, mostrando la existencia de un amplio margen para incrementar su uso; la disponibilidad de bicicleta no es un obstáculo para ello.

La motocicleta presenta para el usuario varias ventajas respecto al coche (precio, consumo, versatilidad en la movilidad urbana), y respecto a la bicicleta (rapidez). A pesar de estas ventajas teóricas es, de entre los medios de

transporte privados, el que menor disponibilidad presenta. La causa principal de esta menor disponibilidad probablemente reside en su principal debilidad: la inseguridad de la conducción de motocicletas en el medio urbano. Al igual que ocurría con el coche, la disponibilidad de motocicletas es mayor en el campus de Tarongers. Los estudiantes son los que mayor disponibilidad tienen siendo, además, un modo de desplazamiento masculinizado.

Tabla 7.3. Disponibilidad de motocicleta por campus, colectivo y sexo

		Dispone de motocicleta
Campus	Ausiàs March	9,3%
	Blasco Ibáñez	7,7%
	Burjassot	7,2%
	Tarongers	11,2%
Colectivo	Estudiantes de primer ciclo	9,1%
	Estudiantes de segundo ciclo	10,3%
	Estudiantes de tercer ciclo	5,4%
	Erasmus/Séneca	0,0%
	PAS	6,9%
	PDI	7,2%
Sexo	Mujer	5,5%
	Varón	14,6%
Total U.V.		8,9%

Fuente: ^{1ª} Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

7.2. Disponibilidad de carné de conducir

La disponibilidad de carné de conducir es elevada para todos los colectivos y en todos los ámbitos de la universidad (Tabla 7.4). Las diferencias hacen referencia a las condiciones de edad y a factores socioeconómicos. Efectivamente, todos los colectivos, todas las localizaciones físicas y los dos sexos presentan porcentajes de disponibilidad de carné de conducir muy elevados. En este caso, la variable dominante es la edad, de forma que los estudiantes de primer ciclo son los que muestran una cifra más baja en relación con una edad más cercana a la mínima legalmente permitida para obtener el carné de conducir. La otra diferencia notable es la de género, de forma que los hombres poseen carné de conducir en mayor medida que las mujeres (10 puntos más). En este caso influyen factores de tipo social (mantenimiento de roles genéricos a la hora de poseer, valorar y utilizar el vehículo).

Estas afirmaciones se ven reforzadas por los datos de la Tabla 7.5, en la que se exponen los motivos por los que no se dispone de carné de conducir. El principal motivo argumentado por los encuestados es la falta de tiempo, argumentación que afecta principalmente a los estudiantes de grado y en mayor medida a los de los primeros cursos, cuando es más frecuente la situación de carencia de carné y deseo de obtenerlo.

Los motivos económicos son relevantes sobre todo entre los estudiantes, con una capacidad adquisitiva limitada que condiciona sus posibilidades de afrontar los costes de la obtención del carné. Los factores culturales agrupan las categorías «motivos ideológicos» y «no me es necesario». Los colectivos en los que estas categorías son importantes son los de mayor edad media (PAS y PDI) y el de estudiantes de intercambio. En ambos casos parece que se ha desarrollado cierta conciencia de utilización responsable del transporte o bien es el reflejo de una apuesta algo más extendida por un modo de vida que prescinde o trata de minimizar el uso de vehículos privados a motor. Las diferencias por género son pequeñas aunque significativas: los motivos ideológicos son mucho más importantes para los varones que para las mujeres.

Tabla 7.4. Posesión de carné de conducir por campus, colectivo y sexo

		Posee carné de conducir
Campus	Ausiàs March	74,0%
	Blasco Ibáñez	74,1%
	Burjassot	80,9%
	Tarongers	79,0%
Colectivo	Estudiantes de primer ciclo	69,8%
	Estudiantes de segundo ciclo	84,0%
	Estudiantes de tercer ciclo	82,4%
	Erasmus/Séneca	80,1%
	PAS	94,1%
	PDI	95,3%
Sexo	Mujer	73,6%
	Varón	83,5%
Total U.V.		77,3%

Fuente: 1ª Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

Tabla 7.5. Motivo por el que no posee carné de conducir

	Tipo de motivo						Total
	Motivos económicos	Motivos ideológicos	No me es necesario	Falta de tiempo	Problemas físicos	Otros	
Campus	28,4%	1,5%	7,3%	49,6%	1,5%	8,9%	100,0%
Blasco Ibáñez	26,2%	7,9%	25,5%	34,1%	1,4%	4,1%	100,0%
Burjassot	26,6%	6,0%	15,4%	48,4%	0,4%	3,3%	100,0%
Tarongers	20,1%	2,6%	17,4%	43,7%	1,6%	9,4%	100,0%
Colectivo	24,1%	3,6%	17,4%	45,8%	1,1%	5,4%	100,0%
Estudiantes de primer ciclo	30,0%	10,0%	20,8%	35,0%	0,7%	2,8%	100,0%
Estudiantes de segundo ciclo	22,6%	2,8%	39,7%	14,9%	2,4%	17,5%	100,0%
Estudiantes de tercer ciclo	9,6%	22,9%	38,6%	9,6%	0,0%	19,3%	100,0%
Erasmus/Séneca	0,0%	12,4%	70,5%	0,0%	5,7%	11,4%	100,0%
PAS	6,4%	19,1%	37,2%	12,1%	12,7%	6,4	100,0%
PDI	24,5%	3,8%	19,9%	43,4%	1,5%	5,5%	100,0%
Mujer	24,7%	10,6%	22,1%	31,7%	0,8%	6,3%	100,0%
Varón	24,6%	5,7%	20,5%	40,2%	1,3%	5,7%	100,0%

Fuente: ^{1º} Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

8. Pautas de la movilidad universitaria

8.1. Reparto modal de los desplazamientos

8.1.1. El desplazamiento a pie

Una quinta parte de los miembros de la comunidad universitaria se desplazan diariamente al lugar de trabajo a pie, siendo mayor la tendencia a desplazarse por este medio entre algunos colectivos (Tabla 8.1). Los estudiantes Erasmus/Séneca son los que más se desplazan a pie, con porcentajes muy elevados (en torno al 41%), probablemente debido a una combinación de factores tales como el lugar de residencia, la no disponibilidad de vehículo privado y actitudes en relación con la movilidad. En segundo lugar se sitúan los estudiantes de tercer ciclo y doctorandos (28%) y, todavía ligeramente por encima de la media, el colectivo de PDI (23%). Por el contrario, el colectivo menos peatonalizado es el PAS, pues sólo el 13% de sus miembros realiza el desplazamiento hasta su lugar de trabajo íntegramente a pie.

Tabla 8.1. Porcentaje de personas que se desplazó a pie desde casa a la Universidad durante todo el recorrido por colectivo y campus

Colectivo	Campus				Total
	Ausiàs March	Blasco Ibáñez	Burjassot	Tarongers	
Estudiantes de primer ciclo	8,5%	30,1%	15,2%	18,7%	21,1%
Estudiantes de segundo ciclo	–	27,5%	16,4%	15,5%	20,7%
Estudiantes de tercer ciclo	26,4%	29,6%	13,4%	32,2%	27,6%
Erasmus/Séneca	100,0%	31,0%	–	59,3%	40,7%
PAS	37,5%	16,4%	9,4%	4,0%	12,9%
PDI	31,3%	35,8%	4,1%	17,4%	22,6%
Total	11,0%	29,0%	14,5%	18,7%	21,4%

Fuente: ^{1ª} Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

En relación con este medio de desplazamiento, el campus más sostenible es el de Blasco Ibáñez (29% del total); más de la mitad de las personas que se desplazan a pie tienen este campus como destino. Se trata además del campus en donde los distintos colectivos tienen un comportamiento más homogéneo, de forma que todos, salvo el PAS, presentan porcentajes muy parecidos, situados en torno al 30%. De todas formas, el PAS de este campus es el más peatonalizado de la Universidad (16%). En general, todos los colectivos presentan en este campus los mayores porcentajes de peatonalización de toda la Universitat de València.

Por contra, nos encontramos porcentajes bastante por debajo de la media en los campus de Tarongers (19%), Burjassot (15%) y, sobre todo, en Ausià March (sólo 11% de las personas). En este último caso se debe básicamente a la pauta marcada por los estudiantes. En los otros dos campus el número de desplazamientos a pie es inferior a la media en todos los colectivos, salvo en estudiantes de tercer ciclo y Erasmus-Séneca, aunque hay que destacar que en el campus Tarongers nos encontramos con el PAS menos peatonalizado de todos (4%), y en el de Burjassot con el PDI de las mismas características (4%); estos dos son los colectivos para los que el acceso peatonal es más infrecuente.

Por sexo (Tabla 8.2), puede decirse que, aunque las diferencias no son muy marcadas, las mujeres tienden a desplazarse a pie en mayor medida que los hombres. Esta tendencia se mantiene en todos los campus salvo en el de Ausià March, en donde se invierten.

Tabla 8.2. Porcentaje de personas que se desplazó a pie desde casa a la Universidad durante todo el recorrido por colectivo y sexo

Colectivo	Sexo		Total
	Mujeres	Varones	
Estudiantes de primer ciclo	21,8%	19,9%	21,1%
Estudiantes de segundo ciclo	23,2%	16,4%	20,7%
Estudiantes de tercer ciclo	28,0%	27,2%	27,6%
Erasmus/Séneca	50,4%	7,6%	40,7%
PAS	13,2%	12,4%	12,9%
PDI	23,3%	22,2%	22,6%
Total	22,8%	19,1%	21,4%

Fuente: ^{1ª} Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

8.1.2. Conjunto de modos de transporte utilizados

Uno de los elementos que condicionan la facilidad de acceso es el número total de distintos medios de transporte empleados por la población universitaria; dado que es posible que una misma persona utilice diversos modos, combinados con transbordos, cifras totales por encima del 100% implican que se precisa realizar más frecuentemente este tipo de combinaciones. Desde este punto de vista el campus de Burjassot es el de acceso más difícil (uso de 1,45 modos distintos por persona y viaje), mientras que el de acceso más fácil y directo es el de Blasco Ibáñez (1,28 modos por persona y viaje).

Para el conjunto de la Universidad (Tabla 8.3), los medios de transporte más utilizados son, con una importancia similar, el coche como conductor (25,0% de las personas encuestadas) y el metro (24,6%); una cantidad ligeramente menor de personas se desplaza a pie todo el recorrido (21,4%). Cifras menores aunque significativas corresponden al autobús de la EMT (19,2%), el tranvía (17,5%) y el tren de cercanías (9,1%).

Una cuarta parte de las personas utiliza el transporte no motorizado (a pie, en bicicleta), una tercera parte el transporte motorizado privado (coche, moto), mientras que el resto (en torno al 42%) utilizan, de forma exclusiva o combinada, algún tipo de transporte público (autobús, tren, metro, tranvía...). Resulta también significativo el reducido porcentaje de personas que se desplaza como acompañante en un vehículo privado motorizado (5,8% en coche y 0,1% en moto), lo que indica la poca incidencia de la práctica de compartir el vehículo.

Por campus, se distinguen dos tipos de comportamiento:

- Por un lado, los campus de Blasco Ibáñez y de Ausiàs March, los más sostenibles, presentan porcentajes superiores a la media universitaria de desplazamientos mediante modos de transporte no motorizados, tanto a pie, sobre todo en el campus de Blasco Ibáñez, como en bicicleta. El máximo es alcanzado por el campus de Blasco Ibáñez, donde el acceso a pie o en bicicleta suma más de la tercera parte de los desplazamientos. Al mismo tiempo, se encuentra por encima de la media el uso del transporte público colectivo, especialmente importante en el campus de Ausiàs March. En este campus son sobre todo el autobús (EMT) y el ferrocarril (Renfe Cercanías) los más importantes, mientras que en Blasco Ibáñez superan la media el metro (utilizado en el 33% de los desplazamientos), el ferrocarril de cercanías y otras compañías de autobús.
- Por el contrario, en los campus de Tarongers y Burjassot, y sobre todo en este último, predominan los desplazamientos en transporte motorizado privado (utilizados en más del 40% de los desplazamientos en ambos casos), mientras que los desplazamientos en transporte público y no motorizados quedan por debajo de la media. Dentro de los modos de transporte público, es claramente el tranvía, sobre todo en el cam-

pus de Burjassot, el medio más utilizado, como modo único o en combinación con el metro.

En estas diferencias de comportamiento parece influir tanto el carácter urbano de los campus de Blasco Ibáñez y Ausiàs March como la mayor cantidad y calidad de transporte público disponible en ellos en comparación con los campus de Tarongers y Burjassot.

Tabla 8.3. Modos de transporte utilizados en los desplazamientos del domicilio a la universidad. Porcentajes respecto a la población de cada campus

Modos de transporte utilizados	Campus				Total
	Ausiàs March	Blasco Ibáñez	Burjassot	Tarongers	
A pie todo el recorrido	11,0	29,0	14,5	18,6	21,4
Bicicleta	4,9	6,4	1,4	2,1	3,7
Moto como conductor	0,9	2,3	1,5	2,8	2,3
Moto como acompañante	–	0,1	0,2	0,1	0,1
Coche como conductor	20,3	13,6	34,1	32,2	25,0
Coche como acompañante	7,0	5,6	6,8	5,3	5,8
Taxi	0,6	0,3	0,1	0,2	0,2
EMT	56,2	17,6	19,6	16,7	19,2
Otra compañía de autobús	5,5	6,1	3,3	3,6	4,6
Tren (RENFE Cercanías)	16,5	10,6	7,6	7,5	9,1
Metro (FGV)	16,5	33,7	20,8	18,2	24,6
Tranvía (FGV)	0,6	1,9	34,5	25,8	17,5
Tren (RENFE Regional)	–	0,4	0,2	0,1	0,2
Otro	1,4		0,2		0,1
Total	141,4	127,5	144,8	133,2	133,8
Transporte no motorizado	15,9	35,3	15,9	20,7	25,1
Transporte motorizado público	97,3	70,6	86,3	72,1	75,5
Transporte motorizado privado	28,2	21,6	42,6	40,4	33,2

Fuente: ¹⁹ Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

También por colectivos (Tabla 8.4) es posible distinguir claras diferencias de comportamiento, en este caso entre el personal de la universidad (PAS y PDI), por un lado, y los estudiantes de primer, segundo y tercer ciclo, por otro. El comportamiento de los estudiantes Erasmus-Séneca, aunque anecdótico por su escasa importancia cuantitativa, presenta también rasgos distintivos.

Tabla 8.4. Modos de transporte utilizados en los desplazamientos del domicilio a la universidad. Porcentajes respecto a la población de cada colectivo

Modos de transporte utilizados	Colectivo						
	Estudiantes de primer ciclo	Estudiantes de segundo ciclo	Estudiantes de tercer ciclo	Erasmus/Séneca	PAS	PDI	Total
A pie todo el recorrido	21,1	20,7	27,6	40,7	12,9	22,6	21,4
Bicicleta	2,7	3,4	6,2	34,1	4,8	3,1	3,7
Moto como conductor	2,0	2,6	2,9	–	1,8	3,5	2,3
Moto como acompañante	0,1	0,1	–	–	–		0,1
Coche como conductor	20,6	26,2	26,6	6,1	48,4	47,7	25,0
Coche como acompañante	6,4	6,1	3,7		4,3	3,1	5,8
Taxi	0,2	–	0,8		0,3	1,2	0,2
EMT	21,5	18,9	17,4	7,7	13,3	8,6	19,2
Otra compañía de autobús	5,0	5,5	0,9	5,9	0,6	0,6	4,6
Tren (RENFE Cercanías)	9,3	11,1	6,4	5,9	4,3	2,3	9,1
Metro (FGV)	27,0	25,6	19,9	11,8	14,1	11,0	24,6
Tranvía (FGV)	21,1	16,1	13,0	10,5	4,7	5,2	17,5
Tren (RENFE Regional)	0,1	0,5	–		0,3		0,2
Otro	0,1	0,1	–				0,1
Total	137,4	136,5	125,0	122,7	109,9	108,7	133,8
Transporte no motorizado	23,8	24,1	33,8	74,8	17,8	25,7	25,1
Transp. motorizado público	84,4	77,3	58,0	41,8	37,5	28,8	75,6
Transp. motorizado privado	29,2	35,0	33,2	6,1	54,6	54,2	33,2

Fuente: Iª Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

PDI y PAS muestran una mayor dependencia del transporte privado motorizado, que se utiliza en más del 54% de los desplazamientos realizados, mientras que el uso del transporte público es inferior a la media. En cuanto al transporte no motorizado, hay que destacar el mayor número de PDI que se desplazan a pie todo el recorrido (22,6%), mientras que el PAS muestra una tendencia ligeramente superior a la media en el uso de la bicicleta (4,8%).

Por el contrario, los estudiantes presentan porcentajes significativamente superiores de uso del transporte público y un menor uso del transporte privado motorizado. Los desplazamientos a pie y el uso de la bicicleta sólo son significativamente elevados en el caso de los estudiantes de tercer ciclo, mientras que en el caso de los estudiantes de primer y segundo ciclo su uso queda por debajo

de la media, así como por debajo del colectivo de PDI en el caso de transporte a pie y del PAS en el caso del uso de la bicicleta. Dentro del apartado del transporte público, los medios más utilizados son el metro, el autobús de la EMT y el tranvía, aunque también supera la media el uso del tren de cercanías (RENFE).

Finalmente, el colectivo de estudiantes Erasmus-Séneca muestra un comportamiento distinto, que puede explicarse tanto por la ubicación de su lugar de residencia, más próximo al centro de estudio, como por actitudes diferenciadas en relación con la movilidad. En este caso, casi tres cuartas partes del colectivo se desplaza por medios no motorizados, más del 40% a pie y más de una tercera parte en bicicleta. Por el contrario, el uso del transporte motorizado privado queda reducido al mínimo (se utiliza en poco más de un 6% de los desplazamientos).

Tabla 8.5. Modos de transporte utilizados en los desplazamientos del domicilio a la universidad. Porcentajes respecto a la población de cada sexo

Modos de transporte utilizados	Sexo		
	Mujeres	Varones	Total
A pie todo el recorrido	22,8	19,1	21,4
Bicicleta	3,0	4,8	3,7
Moto como conductor	1,4	3,8	2,3
Moto como acompañante	0,2	–	0,1
Coche como conductor	19,3	34,4	25,0
Coche como acompañante	7,3	3,4	5,8
Taxi	0,2	0,2	0,2
EMT	23,3	12,5	19,2
Otra compañía de autobús	5,3	3,3	4,6
Tren (RENFE Cercanías)	9,5	8,3	9,1
Metro (FGV)	25,7	22,8	24,6
Tranvía (FGV)	18,3	16,2	17,5
Tren (RENFE Regional)	0,3	0,2	0,2
Otro	0,0	0,2	0,1
Total	136,5	129,1	133,8
Transporte no motorizado	25,8	23,8	25,1
Transporte motorizado público	82,6	63,7	75,6
Transporte motorizado privado	28,1	41,6	33,2

Fuente: ^{1ª} Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

Por sexos, las mayores diferencias se establecen en relación con el uso del transporte público/transporte privado. Las mujeres utilizan en mayor medida que los hombres el transporte público, sea cual sea el modo de que se trate, mientras que éstos utilizan mayoritariamente el transporte privado motorizado (41,6% frente a 28,1%). Las mujeres también tienen una tendencia ligeramente mayor a desplazarse a pie que los hombres (22,8% frente al 18%). Dentro de los medios de transporte público, tanto mujeres como hombres utilizan en porcentajes muy similares el metro (en torno a la cuarta parte de los desplazamientos), mientras que las mujeres tienen una propensión mayor a utilizar el autobús urbano (EMT) que los hombres.

8.1.3. Modos utilizados en el tramo más largo del recorrido

En relación al medio de transporte utilizado en el tramo más largo del recorrido, los resultados van en el mismo sentido que los de la cuestión anterior, aunque en este caso la tabulación ha excluido los desplazamientos a pie. Los medios de transporte utilizados están muy repartidos, aunque predominan los desplazamientos en coche: el 29,5% de las personas se desplaza en vehículo como conductor. En orden descendente, los medios de transporte más utilizados son el metro (19,3%), el autobús de la EMT (15,8%), el tren de cercanías RENFE (10,6%) y el tranvía (9,5%). Encontramos porcentajes menores de uso de otras compañías de autobús (4,6%), bicicleta (4,5), moto (2,8%) y coche como acompañante (3,2%).

Por campus, la importancia del uso de la bicicleta sigue apuntando al de Blasco Ibáñez como el más sostenible; en este medio se realiza el 8,8% de los desplazamientos más largos hacia este campus, lo que supone el 68% de toda la Universidad. También presenta un uso de la bicicleta superior a la media el campus de Ausiàs March, aunque en este caso es debido a la mayor propensión al uso de la bicicleta de alumnos y PAS, no del PDI, cuyos porcentajes de uso son inferiores a los de otros campus.

Siguiendo esta misma pauta, ambos campus presentan porcentajes menores, sobre todo en el caso de Blasco Ibáñez, de uso del coche, y una alta tasa de uso de transportes colectivos, no sólo en el caso de los estudiantes, sino también de PDI y PAS. Los medios de transporte colectivos más usados son los autobuses, tanto EMT como de otras compañías, y el tren de cercanías, especialmente en el campus de Ausiàs March. El metro destaca como medio de transporte privilegiado en el campus de Blasco Ibáñez; supone el 27,5% de los desplazamientos no peatonales, la mitad de los desplazamientos en metro de la Universidad.

Tabla 8.6. Modo de transporte utilizado en el tramo más largo del recorrido por campus (excluidos desplazamientos a pie)

Modo de transporte utilizado	Campus				Total UV
	Ausiàs March	Blasco Ibáñez	Burjassot	Tarongers	
Bicicleta	5,5%	8,8%	1,5%	2,2%	4,5%
Moto como conductor	1,0%	2,9%	1,7%	3,4%	2,7%
Moto como acompañante	–	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%
Coche como conductor	22,0%	16,0%	37,3%	38,2%	29,6%
Coche como acompañante	3,0%	2,8%	2,7%	4,1%	3,2%
Taxi	0,3%	0,2%	–	0,0%	0,1%
EMT	29,2%	19,4%	12,1%	13,1%	15,8%
Otra compañía de autobús	5,9%	6,5%	3,1%	3,6%	4,6%
Tren (RENFE Cercanías)	18,6%	14,6%	7,2%	8,1%	10,6%
Metro (FGV)	14,1%	27,5%	15,5%	14,6%	19,3%
Tranvía (FGV)	0,3%	1,2%	18,7%	12,7%	9,5%
Tren (Renfe Regional)	–	–	–	0,1%	0,0%
Otro	–	–	0,1%	–	0,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fuente: ^{1ª} Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

Por el contrario, en los campus de Tarongers y, sobre todo, de Burjassot, encontramos porcentajes mínimos del uso de la bicicleta, y máximos de uso del coche (37-38%), aunque en Tarongers es posible detectar un porcentaje algo mayor del uso del coche como acompañante. En conjunto, el campus menos sostenible es el de Tarongers, ya que al mayor número de desplazamientos en coche, como conductor o como acompañante, se suma el mayor porcentaje de uso de la moto, encontrando además menores porcentajes de uso en todos los medios de transporte colectivos. Esta tendencia se encuentra algo atenuada en Burjassot por el mayor uso del metro, que concentra el 18,7% de los desplazamientos, elevando así algo más el porcentaje de desplazamientos en medios colectivos. En conjunto, el PAS y el PDI del campus de Burjassot son los colectivos que más usan transporte privado motorizado (80-81%).

Tabla 8.7. Modo de transporte utilizado en el tramo más largo del recorrido por colectivo (excluidos desplazamientos a pie)

Modo de transporte utilizado	Colectivo							Total
	Estudiantes de primer ciclo	Estudiantes de segundo ciclo	Estudiantes de tercer ciclo	Erasmus/Séneca	PAS	PDI		
Bicicleta	3,3%	4,2%	7,9%	54,6%	5,6%	3,3%	4,5%	
Moto como conductor	2,2%	3,3%	4,1%	–	1,7	4,1%	2,7%	
Moto como acompañante	0,2%	–	–	–	–	–	0,1%	
Coche como conductor	24,4%	29,3%	35,7%	3,2%	55,6%	61,2%	30,0%	
Coche como acompañante	3,8%	2,5%	2,6%	–	3,9%	2,9%	3,2%	
Taxi	0,0%	–	–	–	0,3%	1,2%	0,1%	
EMT	17,3%	14,7%	17,6%	7,2%	13,4%	9,4%	15,8%	
Otra compañía de autobús	4,9%	5,9%	1,3%	–	0,7%	–	4,6%	
Tren (RENFE Cercanías)	10,6%	12,9%	8,9%	10,0%	4,9%	2,9%	10,6%	
Metro (FGV)	22,4%	17,9%	13,2%	10,1%	9,2%	11,2%	19,3%	
Tranvía (FGV)	10,7%	9,1%	8,8%	14,9%	4,7%	3,9%	9,5%	
Tren (Renfe Regional)	0,1%	–	–	–	–	–	0,0%	
Otro	–	0,1%	–	–	–	–	0,0%	
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Fuente: 1ª Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

Por colectivos (Tabla 8.7), el uso de la bicicleta está especialmente extendido entre estudiantes de tercer ciclo y Erasmus-Séneca y, en menor medida, entre el PAS. Por el contrario, PDI y estudiantes de primer ciclo comparten los bajos niveles de uso.

Si comparamos el uso del transporte público con el uso del transporte privado, PAS y PDI son los colectivos que más usan el automóvil (55%, 61%), frente a los estudiantes de segundo y primer ciclo, que recurren en mayor medida a autobuses, metro y tranvía.

Por sexo, las mujeres utilizan más los transportes colectivos (66,7%) que los hombres (49%), aunque éstos utilizan algo más la bicicleta. En este mismo sentido, puede decirse que las mujeres viajan algo más como acompañantes que los hombres, aunque el porcentaje sigue siendo ínfimo.

Tabla 8.8. Modo de transporte utilizado en el tramo más largo del recorrido por sexo (excluidos desplazamientos a pie)

Modo de transporte utilizado	Sexo		
	Mujeres	Varones	Total
Bicicleta	3,8%	5,6%	4,5%
Moto como conductor	1,5%	4,7%	2,7%
Moto como acompañante	0,2%	–	0,1%
Coche como conductor	23,6%	39,0%	29,6%
Coche como acompañante	4,3%	1,6%	3,2%
Taxi	0,1%	0,2%	0,1%
EMT	19,7%	9,6%	15,8%
Otra compañía de autobús	5,5%	3,2%	4,6%
Tren (RENFE cercanías)	11,2%	9,6%	10,6%
Metro (FGV)	20,2%	17,8%	19,3%
Tranvía (FGV)	10,1%	8,7%	9,5%
Tren (Renfe Regional)	0,1%	–	0,0%
Otro	–	0,1%	0,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%

Fuente: ^{1ª} Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

8.1.4. Modos utilizados en último lugar para acceder al campus

En relación al último medio utilizado para llegar hasta el campus, los resultados no difieren significativamente de los obtenidos en las secciones anteriores (Tablas 8.9, 8.10 y 8.11). Sin embargo, la cuestión tiene un interés específico en la medida en que muestra los modos de transporte que impactan directamente sobre los campus universitarios.

Los modos no motorizados (a pie y en bicicleta) suman el 24.9% de los accesos, lo que es una cifra relativamente elevada, al menos en relación con las cifras usuales de reparto modal en la movilidad obligada por trabajo y estudio. Destaca, sin duda, el mayor peso de este tipo de movilidad en el campus de Blasco Ibáñez (35,1%), lo que confirma a este campus como el de pautas de movilidad más sostenibles. Entre los colectivos destacan las pautas de movilidad de los alumnos Erasmus-Séneca, que en un 70% utilizan medios no motorizados. Por el contrario, no se observa ninguna diferencia significativa por sexo.

Tabla 8.9. Modo de transporte utilizado en último lugar para acceder a la universidad, por campus

Modo de transporte	Campus				Total
	Ausiàs March	Blasco Ibáñez	Burjassot	Tarongers	
A pie todo el recorrido	11,1%	29,0	14,5%	18,7%	21,4%
Bicicleta	4,9%	6,1%	1,3%	2,0%	3,5%
Moto como conductor	0,9%	2,0%	1,5%	2,7%	2,1%
Moto como acompañante	–	0,1%	0,1%	–	0,0%
Coche como conductor	19,5%	10,7%	32,1%	31,2%	23,0%
Coche como acompañante	2,4%	2,2%	2,4	3,1%	2,6%
Taxi	0,6%	0,2%	0,1	0,1%	0,1%
EMT	55,4%	13,9%	15,6%	13,7%	15,8%
Otra compañía de autobús	1,5%	2,5%	0,5	1,6%	1,7%
Metro (FGV)	2,2%	32,2%	0,3%	0,9%	12,8%
Tranvía (FGV)	–	0,6%	31,4%	25,2	16,1%
Otros	1,7%	0,8%	0,2	0,9%	0,7%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fuente: ^{1ª} Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

Los modos motorizados privados reúnen el 27,8%, con una presencia prácticamente testimonial de la práctica de acudir como acompañante (2,6%). El coche como conductor supone el 23% de los accesos. Esta cifra es algo superior en Burjassot y Tarongers, con el 32 y 31% respectivamente, y mínima en el caso de Blasco Ibáñez, con el 11% de los accesos. El uso del vehículo privado es más intenso entre el personal de la Universidad (en torno al 48%) que entre los estudiantes (20%); no obstante, el volumen mucho más elevado de población estudiantil provoca un impacto absoluto superior.

Se puede estimar la afluencia diaria a los campus universitarios en cerca de 10.000 automóviles a lo largo del día en los períodos académicos de máxima afluencia, distribuidos de la siguiente forma: 1.900 en Blasco Ibáñez, 3.200 en Burjassot, 4.900 en Tarongers, y 300 en Ausiàs March. Aunque estos picos son estimaciones teóricas, y los valores reales no se acerquen a ellos más que en los momentos de máxima afluencia dentro de los períodos lectivos, dan una idea de la presión a que se encuentran sometidos los campus por el uso del vehículo privado y sugieren un orden de magnitud sobre la intensidad de esta presión en los diferentes ámbitos.

El resto de la población, el 47,3%, acude a la Universidad en transporte público. De nuevo es en Blasco Ibáñez donde esta cifra es superior, con el

50,2% del total (con el metro como principal protagonista y la EMT como segundo modo), reafirmando la imagen de sostenibilidad anterior: la suma de medios no motorizados y transporte público ofrece un total del 85,3%. El uso de transporte público como final es también muy importante en el caso de Ausiàs March (el 61,4%, con la EMT como modo hegemónico), lo que contribuye también a un juicio global positivo (el 77,4% accede con pautas sostenibles). En Burjassot y Tarongers el uso de transporte público es inferior (48.1 y 42,4 respectivamente), determinando una menor sostenibilidad global de las pautas de movilidad (63,9% y 63,1% de acceso en los modos más sostenibles); en estos dos campus es el tranvía el principal modo público de acceso, si bien la EMT mantiene una presencia muy considerable y en absoluto residual.

Tabla 8.10. Modo de transporte utilizado en último lugar para acceder a la universidad, por colectivo

Modo de transporte	Colectivo						
	Estudiantes			Erasmus/			
	de primer ciclo	de segundo ciclo	de tercer ciclo	Séneca	PAS	PDI	Total
A pie todo el recorrido	21,2%	20,7%	27,6%	40,7%	12,9%	22,6%	21,4%
Bicicleta	2,7%	3,2%	6,2%	30,0%	4,8%	3,1%	3,5%
Moto como conductor	1,6%	2,6%	2,9%	–	1,8%	3,5%	2,1%
Moto como acompañante	0,1%	–	–	–	–	–	0,0%
Coche como conductor	19,0%	23,1%	23,8%	6,1%	48,1%	47,1%	23,0%
Coche como acompañante	3,1%	2,0%	1,9%	–	3,4%	2,2%	2,6%
Taxi	0,1%	–	0,8%	–	0,3%	0,9%	0,1%
EMT	18,0%	15,4%	10,6%	6,1%	11,1%	8,1%	15,8%
Otra compañía de autobús	1,7%	2,4%	0,5%	–	0,6%	–	1,7%
Metro (FGV)	12,2%	15,3%	12,3%	8,5%	11,6%	8,0%	12,8%
Tranvía (FGV)	19,6%	14,4%	12,6%	8,8%	4,4%	4,4%	16,1%
Otros	0,7%	0,8%	0,8%	–	0,9%	0,3%	0,7%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fuente: 1ª Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

La elección de los anteriores modos de desplazamiento para el acceso final a los campus obedece a diversas razones, que sirven para conocer cuáles son los elementos más valorados por la comunidad universitaria en general, y en relación con cada modo de transporte en particular (Tabla 8.12). Rapidez (28,9%), comodidad (25,7%) y falta de alternativas (25,5%) son los motivos más citados, en este orden, para la selección del medio de transporte. Entre los

tres suman el 80% de las causas alegadas por las personas que respondieron la encuesta. Otras motivaciones, como el coste o el respeto al medio ambiente, son consideradas sustancialmente menos relevantes.

Tabla 8.11. Modo de transporte utilizado en último lugar para acceder a la universidad por sexo

Modo de transporte	Sexo		
	Mujeres	Varones	Total
A pie todo el recorrido	22,8%	19,1%	21,4%
Bicicleta	3,1%	4,4%	3,5%
Moto como conductor	1,1%	3,7%	2,1%
Moto como acompañante	0,1%	–	0,0%
Coche como conductor	17,9%	31,5%	23,0%
Coche como acompañante	3,2%	1,6%	2,6%
Taxi	0,1%	0,2%	0,1%
EMT	19,0%	10,6%	15,8%
Otra compañía de autobús	2,0%	1,3%	1,7%
Metro (FGV)	13,4%	11,9%	12,8%
Tranvía (FGV)	16,8%	14,9%	16,1%
Otros	0,6%	0,9%	0,7%
Total	100,0%	100,0%	100,0%

Fuente: ^{1ª} Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

La rapidez y, en segundo lugar, la comodidad, son los motivos principales en la elección de los medios de transporte motorizados individuales: moto (47%), taxi (45%) y coche (39%), tanto en el caso de conductores como de acompañantes. Junto a la rapidez, la comodidad es el segundo elemento más valorado en este tipo de modos, especialmente en lo que se refiere al coche como conductor (34%) y como acompañante (39%). Merece la pena destacar, no obstante, que un 10% de los conductores de automóviles manifiesta usarlo por ausencia de otras alternativas, lo que podría tener relación con la posibilidad de acceder en condiciones competitivas a redes de transporte público con la suficiente calidad e implantación territorial, y con condicionamientos particulares en relación a la movilidad (lejanía, estrategias de movilidad familiares, etc.).

La elección de la bicicleta obedece a motivaciones más variadas. Destaca, sin embargo, la rapidez con el más alto número de menciones (el 31%), lo que contribuye a eliminar el tópico de la lentitud de la bicicleta en ámbitos urbanos congestionados y a cortas y medias distancias. Junto a la rapidez se menciona aquí también la comodidad (20%), en relación probablemente con la fle-

xibilidad que ofrece y con la posibilidad de usarla prácticamente de puerta a puerta. Asimismo, el colectivo de usuarios de la bicicleta menciona motivaciones que prácticamente no cuentan para el resto de usuarios, como: respeto por el medio ambiente (17%), beneficios para la salud (13%), es un modo barato (13%); finalmente, merece la pena destacar que se trata del colectivo que selecciona su modo de desplazamiento de forma más consciente y libre, pues sólo el 2% manifiesta no tener otra alternativa.

Tabla 8.12. Motivo por el que utilizó el modo de desplazamiento seleccionado por modos de transporte. Porcentaje sobre total del modo

Modo de transporte utilizado en último lugar	Motivo por el que utilizó el modo de desplazamiento seleccionado								
	Es mejor					Es más respetuoso			
	Es más barato	Es para mi salud	Es más cómodo	Es más seguro	Es más rápido	No tengo alternativa	Es más respetuoso con el medio ambiente	Otros	Total
Bicicleta	12,7%	13,1%	19,5%	–	30,9%	2,3%	16,9%	4,6%	100,0%
Moto como conductor	8,7%	–	27,1%	1,3%	47,4%	3,3%	–	12,3%	100,0%
Moto como acompañante	–	–	29,9%	–	70,1%	–	–	–	100,0%
Coche como conductor	1,2%	0,5%	33,5%	0,2%	38,9%	11,2%	0,1%	14,5%	100,0%
Coche como acompañante	2,6%	–	39,1%	–	37,5%	7,1%	–	13,8%	100,0%
Taxi	–	–	15,1%	–	44,5%	12,5%	–	27,9%	100,0%
EMT	12,1%	0,2%	32,8%	0,1%	12,2%	31,9%	1,0%	9,8%	100,0%
Otra compañía de autobús	3,9%	–	26,5%	1,6%	15,7%	46,1%	0,6%	5,6%	100,0%
Metro (FGV)	6,7%	0,4%	13,9%	1,1%	45,8%	25,0%	2,7%	4,5%	100,0%
Tranvía (FGV)	7,6%	0,7%	15,9%	0,3%	14,9%	50,0%	2,4%	8,3%	100,0%
Otros	10,5%	28,4%	25,0%	–	14,5%	11,7%	8,5%	1,4%	100,0%
Total	6,5%	1,2%	25,7%	0,4%	28,9%	25,6%	2,0%	9,8%	100,0%

Fuente: ^{1ª} Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

En relación a los modos de transporte públicos, lo primero que merece la pena destacar es el alto nivel de usuarios que lo emplean porque no tienen otra alternativa: desde el 25% de los usuarios del metro, que puede considerarse la cifra más positiva, hasta el 32% de la EMT, el 47% de otras compañías de autobús y un 50% en el caso del tranvía. Se trata en buena parte de los casos de usuarios que podemos considerar como una demanda cautiva, que no elige libremente esos modos de transporte. Son cifras preocupantes, en la medida en que es altamente probable que estos usuarios cautivos vayan abandonando los modos de transporte públicos a medida que su capacidad adquisitiva se lo permita. Este hecho está sin duda en la raíz de la caída glo-

bal de la demanda universitaria de transporte público que se detecta en los últimos años (ver capítulo 3).

Sin embargo hay elementos de calidad del servicio, valorados por una parte significativa de la población de los usuarios de transporte público. En el caso del metro, éste es la rapidez (lo menciona el 47% de los usuarios), que se convierte en el principal elemento sobre el que basa su competitividad, a pesar de no ser un medio muy bien valorado por su comodidad. En el caso de la EMT el elemento más valorado es la comodidad (33% de las menciones), en relación con lo tupido de su red, la corta distancia a las paradas o la notable mejoría y modernización de su material móvil. Sin embargo, en el caso del tranvía, es la ausencia de alternativas la que domina plenamente el panorama de su elección. No hay menciones claras a elementos de elección positiva: atrae pasaje por su comodidad en sólo el 16% de los casos, y por su rapidez, en el 15%.

Tabla 8.13. Motivo por el que utilizó el modo de desplazamiento seleccionado por modos de transporte. Porcentaje sobre total del motivo

Modo de transporte	Motivo por el que utilizó el modo de desplazamiento seleccionado								Total
	Es mejor					Es más respetuoso			
	Es más barato	Es para mi salud	Es más cómodo	Es más seguro	Es más rápido	No tengo alternativa	con el ambiente	Otros	
Bicicleta	8,8%	48,0%	3,4%	-	4,8%	0,4%	37,9%	2,1%	4,5%
Moto como conductor	3,6%	-	2,8%	8,9%	4,4%	0,3%	-	3,3%	2,7%
Moto como acompañante	-	-	0,1%	-	0,1%	-	-	-	0,1%
Coche como conductor	5,2%	11,0%	38,3%	13,6%	39,5%	12,9%	1,7%	43,3%	29,3%
Coche como acompañante	1,3%	-	5,0%	-	4,3%	0,9%	-	4,6%	3,3%
Taxi	-	-	0,1%	-	0,3%	0,1%	-	0,5%	0,2%
EMT	37,4%	4,0%	25,8%	7,3%	8,5%	25,2%	10,0%	20,0%	20,2%
Otra compañía de autobús	1,3%	-	2,20	9,1%	1,2%	3,8%	0,6%	1,2%	2,1%
Metro (FGV)	17,0%	4,7%	8,8%	46,3%	26,0%	16,0%	22,0%	7,5%	16,4%
Tranvía (FGV)	24,0%	11,1%	12,7%	14,5%	10,5%	39,9%	24,0%	17,3%	20,4%
Otros	1,5%	21,2%	0,9%	-	0,5%	0,4%	3,8%	0,1%	0,9%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fuente: ^{1ª} Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

Cuando analizamos las respuestas desde la perspectiva de su reparto por modos de transporte (Tabla 8.13), podemos observar que los modos más valorados desde el punto de vista de la rapidez son el coche (39,5% de las menciones) y el metro (26%), mientras que en relación con la comodidad, se valora

especialmente el autobús de la EMT (25,8% de las menciones) y, de nuevo, el coche, especialmente como conductor (38,3%). El metro se lleva la mayor parte de las menciones a la seguridad (46,3%), y la bicicleta a la salud (48%). En relación con el respeto al medio ambiente, son mencionados tanto la bicicleta (38%) como, en menor medida, el tranvía (24%) y el metro (22%). Finalmente, el autobús de la EMT y el tranvía son los medios de transporte citados más frecuentemente en razón del precio. Para terminar, hay que subrayar de nuevo que es el tranvía, en primer lugar (40% de las menciones), y, en menor medida, el autobús de la EMT (25%), los medios seleccionados más frecuentemente por ausencia de alternativas.

8.2. Pautas de utilización del vehículo privado

Las dificultades de aparcamiento afectan a una de cada cuatro personas que se desplaza en vehículo privado a la Universidad (Tabla 8.14). El colectivo más afectado por el problema de aparcamiento es el de estudiantes. Por sexos, aunque las dificultades son similares en ambos casos, los hombres tienden en mayor medida a aparcar de forma irregular.

Este aparcamiento irregular, declarado como tal por los conductores, es especialmente notable en el caso de coches, lo que supone uno de los principales impactos sobre los espacios de los campus y alrededores. El aparcamiento irregular de coches está mostrando, por un lado, la existencia de dificultades de aparcamiento y, de forma simple, de una oferta de parking inferior a la demanda. No obstante, las dificultades de aparcamiento son superiores, precisamente, en los campus que cuentan con mayores superficies dedicadas a esta función: Taroners y Burjassot. Pueden proponerse dos explicaciones a este hecho:

- en primer lugar, la propia existencia de una amplia oferta de parking genera la *expectativa* de poder aparcar con relativa facilidad, lo que genera una mayor afluencia de vehículos;
- en segundo lugar, una oferta de transporte público considerada como no adecuada por los usuarios en relación a estos dos campus favorece la decisión de utilizar el vehículo privado aún cuando las dificultades de aparcamiento sean evidentes.

Esta argumentación explicaría también las situaciones extremas en que se encuentran los campus de Ausiàs March y Blasco Ibáñez. Ausiàs March muestra unos valores de aparcamiento irregular elevados que sólo encuentran explicación por la escasez de las ofertas de transporte público y su ineficiencia para vehicular flujos de estudiantes hasta esta escuela, especialmente desde largas distancias. En el caso de Blasco Ibáñez, la oferta de parking es limitada, nula de hecho para las estudiantes, y la incidencia del aparcamiento irregular es la

mínima de toda la Universidad; la imposibilidad manifiesta de encontrar aparcamiento unida a la mejor oferta de transporte público de todos los campus, explican este resultado.

Tabla 8.14. Aparcamiento irregular del vehículo privado por campus, colectivo y sexo

Campus/Colectivo/Sexo	Aparcamiento irregular del vehículo privado (respecto al total de usuarios de vehículos)			
	Bicicleta	Moto	Coche	Total
Ausiàs March	6,0%	2,3	31,1%	39,4%
Blasco Ibáñez	5,4%	4,2%	19,2%	28,8%
Burjassot	0,4%	1,0%	23,6%	24,9%
Tarongers	–	1,9%	23,9%	25,7%
Estudiantes de primer ciclo	1,7%	1,6%	27,5%	30,8%
Estudiantes de segundo ciclo	0,7%	3,2%	28,0%	31,9%
Estudiantes de tercer ciclo	6,3%	3,9%	13,7%	23,9%
Erasmus/Séneca	17,9%	–	–	17,9%
PAS	0,6%	2,2%	3,9%	6,7%
PDI	–	1,1%	7,0%	8,1%
Mujeres	1,9%	1,6%	20,8%	24,3%
Varones	1,3%	2,8%	25,0%	29,0%
Total U.V.	1,6%	2,2%	22,9%	26,7%

Fuente: *1ª Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València*. Elaboración propia.

El grado de ocupación de los vehículos es por término general muy bajo: El 75% de las personas que se desplazan en coche van solas en el vehículo; el 19% va en coches ocupados por dos personas y sólo el 4,5% en coches ocupados por tres. Los porcentajes de personas que se desplazan en grupos de más de tres personas son ínfimos. Existe un amplio campo, por tanto, para avanzar en el sentido de mejorar las pautas de uso de vehículos privados que acceden a los campus, favoreciendo su uso compartido.

Por campus, el de Ausiàs March es el que recibe un mayor porcentaje de vehículos ocupados por una única persona (85%), aunque también es el campus que recibe una mayor proporción de vehículos ocupados por grupos de cuatro (3,6%). El otro campus con una mala situación en este sentido es el de Burjassot, que recibe un 78% de personas ocupando un único vehículo. La situación en los campus de Blasco Ibáñez y Tarongers es similar y algo mejor, aunque los porcentajes de personas que se desplazan como únicos ocupantes del vehículo están entre el 72 y el 73%.

Tabla 8.15. Número de ocupantes de los automóviles por campus, colectivo y sexo

Campus/Colectivo/Sexo	Media de ocupantes	Número de ocupantes			
		1	2-3	4-5	Total
Ausiàs March	1,24	84,1%	12,3%	3,6%	100,0%
Blasco Ibáñez	1,35	72,8%	26,8%	0,4%	100,0%
Burjassot	1,29	78,1%	20,7%	1,3%	100,0%
Tarongers	1,34	73,5%	25,2%	1,4%	100,0%
Estudiantes de primer ciclo	1,40	69,5%	28,9%	1,6%	100,0%
Estudiantes de segundo ciclo	1,26	79,7%	19,0%	1,3%	100,0%
Estudiantes de tercer ciclo	1,20	82,9%	17,1%	0,0%	100,0%
Erasmus/Séneca	1,44	56,4%	43,6%	0,0%	100,0%
PAS	1,31	74,8%	25,2%	0,0%	100,0%
PDI	1,23	82,6%	16,2%	1,2%	100,0%
Mujeres	1,40	69,9%	28,6%	1,5%	100,0%
Varones	1,25	80,2%	18,8%	1,0%	100,0%
Total	1,32	75,0%	23,7%	1,3%	100,0%

Fuente: ^º Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

Por colectivos, son los estudiantes de segundo y tercer ciclo y el PDI los que en mayor medida viajan en vehículos ocupados por una única persona (en torno al 80%), mientras que entre los estudiantes de primer ciclo, el PAS y, sobre todo, los estudiantes Erasmus-Séneca, está mucho más extendida la práctica de compartir vehículo: entre el 25 y el 30% de los casos. Por sexos, son las mujeres las que tienen una superior tendencia a viajar en vehículos compartidos.

8.3. Horas de llegada y salida

La distribución de las horas de llegada a la universidad (Tabla 8.16) revela la preferencia por el horario de mañana, con las máximas frecuencias entre las 8 y las 9 (41% de las entradas). Las horas anterior y posterior (entre las 7 y las 8 y entre las 9 y las 10) concentran un adicional 12-13% cada una. Hay un segundo pico, mucho menos marcado, entre las 15 y 16, que refleja la entrada del horario de tarde, pero que solamente suma un 7,4% del total de las llegadas.

Por campus, la distribución horaria de las entradas revela que la mayor concentración de las llegadas en la «hora punta» entre las 8 y las 9 se encuentra en

el campus de Tarongers, que es el que muestra con mayor nitidez los picos de entrada entre las 8 y las 9 de la mañana (51% de las llegadas) y entre las 15 y 16 de la tarde (13%).

Tabla 8.16. Horas de llegada y salida al centro de estudio o trabajo por campus

Campus	Hora de llegada				Hora de salida	
	Media	Mediana	Frecuencia		Media	Mediana
			Intervalo modal	del intervalo modal		
Ausiàs March	11.29	9.30	8.01 - 9.00	35%	17.08	17.45
Blasco Ibáñez	10.01	9.00	8.01 - 9.00	30%	16.23	15.00
Burjassot	10.03	9.15	8.01 - 9.00	41%	16.42	17.30
Tarongers	10.30	8.45	8.01 - 9.00	51%	16.18	14.30
Total	10.15	9.00	8.01 - 9.00	41%	16.27	15.30

Fuente: 1ª Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

En el caso del campus de Burjassot, la concentración de las llegadas por la mañana es mucho mayor, aunque ésta se produce de forma algo más escalonada entre las 8 y las 10 de la mañana. El pico de la tarde apenas aparece, y se desplaza a horas más tempranas, entre las 14 y las 15 h.

Los campus de Ausiàs March y Blasco Ibáñez son los que muestran una mayor dispersión en los horarios de entrada-salida, aunque con pautas distintas. En el caso del primero, la mayor dispersión es debida a la mayor importancia de las entradas en el turno de tarde; especialmente, entre las 14 y 17 suman en total un 29%, mientras que las entradas entre las 8 y las 9 de la mañana sólo suman un 35%. La entrada más tardía afecta tanto a los colectivos de estudiantes como al PDI, que muestra la hora media de entrada más tardía de cada uno de sus respectivos colectivos, pero no al PAS, cuya hora media de entrada es, por el contrario, la más temprana del colectivo (7 h 58 minutos).

Por el contrario, en el campus de Blasco Ibáñez, se registran «picos» menos marcados, debido a que las llegadas se distribuyen de forma algo más uniforme a lo largo de la mañana, destacando en especial el importante flujo de entradas que se produce entre las 7 y las 8 de la mañana (casi un 25%, frente al 30% de las entradas entre las 8 y las 9 de la mañana). Por el contrario, el pico de la tarde apenas aparece marcado.

Por colectivos, los contrastes son incluso más marcados. El horario más rígido del PAS hace que entre las 7 y las 8 de la mañana se produzca la llegada del 54% de las personas de este colectivo, sumando un 33% adicional las lle-

gadas entre las 8 y las 9 de la mañana. Las llegadas a otras horas apenas son significativas. Asimismo, el horario continuo marca la salida en torno a las 15.30 horas.

Tabla 8.17. Horas de llegada y salida por primera vez al centro de trabajo por colectivo

Campus	Hora de llegada			Hora de salida		
	Media	Mediana	Frecuencia		Media	Mediana
			Intervalo modal	del intervalo modal		
Estudiantes de primer ciclo	10.05	08.45	8.01 - 9.00	42%	15.50	14.30
Estudiantes de segundo ciclo	10.31	09.00	8.01 - 9.00	42%	17.00	18.00
Estudiantes de tercer ciclo	12.31	10.30	9.01 - 10.00	22%	17.52	19.00
Erasmus/Séneca	10.52	10.00	8.01 - 9.00	29%	17.54	19.00
PAS	08.34	08.00	7.01 - 8.00	54%	15.46	15.00
PDI	09.29	09.00	8.01 - 9.00	44%	17.50	18.30
Total	10.15	09.00	8.01 - 9.00	41%	16.27	15.30

Fuente: ^{1ª} Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

Por el contrario, tanto PDI como estudiantes de primer y segundo ciclo muestran una pauta de entrada menos concentrada, repartida fundamentalmente entre las 7 y las 10 de la mañana, concentrando en la hora punta de las 8-9 de la mañana porcentajes en torno al 42-43%.

En el caso de los estudiantes de primer y segundo ciclo, se marca un pico secundario de entrada entre las 14 y 16, más importante entre los estudiantes de segundo ciclo, que no existe en el caso del PDI, cuya llegada se realiza mayoritariamente en las horas de la mañana, y cuya hora de salida media es por término medio más tardía.

Finalmente, los estudiantes de tercer ciclo, Erasmus y Séneca muestran un horario mucho más disperso, y con una entrada mucho más tardía, especialmente en el caso de los primeros. Entre los estudiantes de tercer ciclo, el mayor número de entradas se produce entre las 9 y las 10 de la mañana (21,8%), pero las entradas de tarde son más importantes: entre las 15 y las 17 llegan el 34,2% de estos estudiantes.

Las diferencias por sexo, en relación a las horas de llegada y salida, apenas son significativas.

8.4. Distancias recorridas y tiempos de viaje

La distancia total recorrida para desplazarse al lugar de trabajo o estudio depende tanto de la localización de la residencia en relación con el centro de trabajo como de la capacidad de los diferentes estudios universitarios para atraer estudiantes a distancias más largas (Tablas 8.18 y 8.19). La distancia recorrida por término medio por la población universitaria para desplazarse al lugar de trabajo o estudio es de 13 km, lo que exige un desplazamiento medio de algo más de media hora (32 minutos). Esto supone que la velocidad media del desplazamiento es de 23,7 km/h.

Tabla 8.18. Tiempo empleado y distancia recorrida en el desplazamiento entre el domicilio y el lugar de trabajo o estudio por campus

	Tiempo (minutos)		Distancia (km)		Velocidad media (km/h)
	Media	Mediana	Media	Mediana	
Ausiàs March	41,8	35	16,9	9,0	24,2
Blasco Ibáñez	30,4	25	11,4	3,2	22,4
Burjassot	33,7	30	13,1	8,0	23,3
Tarongers	33,5	25	14,1	7,8	25,1
Total	32,7	25	12,9	6,4	23,7

Fuente: ^{1ª} Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

Por campus, las distancias medias recorridas oscilan entre los poco más de 30 minutos y 11 km del campus de Blasco Ibáñez y los casi 42 minutos y 17 km del campus de Ausiàs March. Los campus de Burjassot y Tarongers se sitúan en posición intermedia, próxima a la media de la Universidad. Los gráficos de distribución de las personas en función de la distancia al lugar de trabajo nos indican, más allá de los picos que marcan los redondeos de cifras, esta misma situación: casi la mitad de las personas (49%) que se desplazan al campus de Blasco Ibáñez emplean menos de 20 minutos en llegar, mientras que en el caso del campus de Ausiàs March en esta situación se encuentran poco menos del 28% del total. Por el contrario, las personas que necesitan más de una hora para desplazarse suponen el 17% del total en este último campus, frente al apenas 9% del campus de Blasco Ibáñez. Los otros dos campus presentan situaciones intermedias (42-43% de las personas se desplazan menos de 20 minutos), aunque la situación es algo peor en el caso de Burjassot (casi 31% de desplazamientos superiores a 40 minutos) que en el de Tarongers (28% en la misma situación).

Estas diferencias se deben básicamente al desplazamiento realizado por los estudiantes, ya que el colectivo de PAS y PDI tiene un comportamiento diferente. El PAS tiene tiempos de desplazamiento inferiores a la media en el cam-

pus de Ausiàs March (20 minutos), y superiores en Blasco Ibáñez (26 minutos); mientras que el PDI no muestra grandes diferencias por campus (26-27 minutos), salvo en el caso del campus de Burjassot, en donde el desplazamiento medio es algo menor (24 minutos), quizás por la mayor utilización del automóvil como medio de transporte.

Tabla 8.19. Distribución del tiempo empleado en el desplazamiento entre el domicilio y el lugar de trabajo o estudio por campus

Campus	Tiempo empleado (minutos)				Total
	<20	20-40	40-60	>60	
Ausiàs March	27,7%	29,8%	25,4%	17,1%	100%
Blasco Ibáñez	49,2%	28,5%	13,2%	9,1%	100%
Burjassot	41,8%	27,5%	21,6%	9,2%	100%
Tarongers	43,5%	28,3%	18,3%	10,0%	100%
Total	44,7%	28,3%	17,3%	9,7%	100%

Fuente: ^{1ª} Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

Tabla 8.20. Minutos totales que ha tenido que caminar hasta la parada si ha utilizado transporte público por campus

Campus	Minutos empleados		Personas que emplean más de 10 minutos
	Media	Mediana	
Ausiàs March	7,2	5,0	15,4%
Blasco Ibáñez	8,9	7,0	28,4%
Burjassot	9,0	5,0	34,4%
Tarongers	10,3	9,0	33,3%
Total	9,3	8,0	30,7%

Fuente: ^{1ª} Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

Para la población que utiliza transporte público el tiempo de desplazamiento hasta la parada más cercana es un elemento importante a considerar (Tabla 8.20). Las diferencias no son apenas significativas por sexo y colectivo, pero sí que aparecen contrastes por campus, que apuntan a la existencia de distintos niveles de dotación de los servicios públicos de transporte que los sirven. En este sentido, el peor servido es el campus de Tarongers, con una media de desplazamiento de más 10 minutos y con casi un 75% de personas que han tenido que emplear desplazamientos superiores a 10 minutos. Las diferencias son menores en los otros campus, aunque en cualquier caso el campus en mejor situación es el de Ausiàs March.

En términos generales, puede afirmarse que una proporción importante de la población universitaria, muy especialmente de los estudiantes, se ve obligada a dedicar a sus desplazamientos un tiempo considerable: un 10%, más de una hora (más de 2 horas diarias si consideramos el viaje de ida y vuelta), y un 17% adicional entre 40 minutos y una hora (entre 80 minutos y 2 horas considerando el viaje de ida y vuelta). Esta situación es especialmente problemática en el campus de Ausiàs March, donde el 42% de la población se halla a más de 40 minutos, y en Burjassot donde el 31% reside a más de 40 minutos del campus. Todas las iniciativas de gestión de la movilidad que permitan reducir estos tiempos redundarán en la calidad de vida de una parte importante de la comunidad universitaria; estas iniciativas deben ser, además, coherentes con los objetivos de sostenibilidad que la institución universitaria debe fijarse.

Tabla 8.21. Tiempo empleado y distancia recorrida en el desplazamiento entre el domicilio y el lugar de trabajo o estudio por colectivo

Colectivo	Tiempo (minutos)		Distancia (km)		Velocidad
	Media	Mediana	Media	Mediana	media
					(km/h)
Estudiantes de primer ciclo	33,1	25	12,6	6,6	22,7
Estudiantes de segundo ciclo	35,0	30	14,7	6,8	25,2
Estudiantes de tercer ciclo	30,9	20	14,2	3,7	27,5
Erasmus/Séneca	20,2	15	6,1	2,5	18,1
PAS	24,2	20	9,9	6,6	24,5
PDI	25,3	20	9,4	4,5	22,2
Total U.V.	32,7	25	12,9	6,4	23,7

Fuente: ^{1ª} Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

Tabla 8.22. Distribución del tiempo empleado en el desplazamiento entre el domicilio y el lugar de trabajo o estudio por colectivo

Colectivo	Tiempo empleado (minutos)				Total
	<20	20-40	40-60	>60	
Estudiantes de primer ciclo	43,1%	28,0%	18,8%	10,1%	100%
Estudiantes de segundo ciclo	41,1%	28,7%	18,7%	11,5%	100%
Estudiantes de tercer ciclo	51,8%	28,1%	12,0%	8,2%	100%
Erasmus/Séneca	76,5%	15,7%	1,9%	5,9%	100%
PAS	56,3%	33,4%	8,5%	1,8%	100%
PDI	56,8%	28,9%	10,0%	4,3%	100%
Total U.V.	44,7%	28,3%	17,3%	9,7%	100%

Fuente: ^{1ª} Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

Tabla 8.23. Tiempo empleado y distancia recorrida en el desplazamiento entre el domicilio y el lugar de trabajo o estudio por sexo

Sexo	Tiempo (minutos)		Distancia (km)		Velocidad media (km/h)
	Media	Mediana	Media	Mediana	
Mujeres	33,8	30	12,71	6,30	22,5
Varones	30,7	25	13,29	6,56	25,9
Total U.V.	32,7	25	12,93	6,40	23,7

Fuente: ^{1ª} Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

Por colectivos (Tablas 8.21 y 8.22), los tiempos y distancias más reducidos corresponden a los trabajadores de la Universidad, PAS y PDI, que en una gran parte han elegido su lugar de residencia en función de la proximidad al trabajo (24-25 minutos de media, 56-57% a menos de 20 minutos). La misma situación, agudizada incluso por tratarse de una residencia temporal, buscada ex profeso, afecta a los estudiantes Erasmus y Séneca (76% a menos de 20 minutos). El comportamiento de resto de los estudiantes se aproxima a la media de la Universidad.

Tabla 8.24. Distribución del tiempo empleado en el desplazamiento entre el domicilio y el lugar de trabajo o estudio por sexo

Sexo	Tiempo empleado (minutos)				Total
	<20	20-40	40-60	>60	
Mujeres	42,5%	28,6%	18,9%	10,1%	100%
Varones	48,3%	27,7%	14,7%	9,2%	100%
Total	44,7%	28,3%	17,3%	9,7%	100%

Fuente: ^{1ª} Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

Finalmente (Tablas 8.23 y 8.24), por sexos, destaca que el tiempo medio empleado en los desplazamientos por las mujeres es ligeramente superior al de los hombres, pese a las menores distancias recorridas, probablemente debido al mayor uso del transporte público entre las mujeres.

8.5. Uso de títulos de transporte económicos y disfrute de ayudas

La tasa de penetración de abonos de transporte económicos entre los usuarios del transporte público es muy alta: el 91% de las personas que utilizan estos medios de transporte hacen uso de ellos (Tabla 8.25).

Los más utilizados son los que ofrecen más flexibilidad y no exigen la rea-

lización de un número elevado de viajes para ser rentables: el bonometro de 10 viajes de FGV y el bonobús de 10 viajes de EMT, especialmente el primero. Casi el 46% de las personas que utilizan el transporte público utilizan el bonometro, y el 35,4% el bonobús. En tercer lugar, con el 16%, se sitúa el título de transporte integrado de la Entitat de Transport Metropolità (ETM), de validez mensual, que permite los transbordos entre las diferentes redes de transporte (EMT, FGV, Metrobús). Su carácter integrado y metropolitano hace que este abono transporte sea mucho más atractivo que el título similar válido únicamente para FGV. El resto de los abonos son menos utilizados, aunque destaca el uso de los abonos de RENFE, no integrados dentro del sistema tarifario metropolitano, que son utilizados por el 7% de los usuarios de transporte público.

La tasa de utilización de abonos económicos entre los usuarios de transporte público es especialmente alta en el campus de Ausiàs March (casi el 95%), y más baja que la media en Tarongers (89%).

Por tipos de abonos, el campus de Ausiàs March supera la media de utilización universitaria del bonobús de 10 viajes (67% de los usuarios del transporte público), el abono transporte integrado metropolitano (22%) y el abono mensual de RENFE (7%).

También destaca el campus de Burjassot en el uso del bonometro (47%), el abono mensual RENFE (5%) y el bono transbordo de 10 viajes (8%). En relación con este último, hay que destacar que en este campus se concentra el 53% de los bonos transbordos utilizados por la comunidad universitaria, lo que subraya la importancia de la combinación EMT-FGV para este campus. En el campus de Blasco Ibáñez sólo el uso del bonometro (49%) y la tarjeta Studio de RENFE (3%) superan la media. Finalmente, el uso de los abonos transporte de cualquier tipo en el campus de Tarongers está por debajo de la media universitaria.

Por colectivos, el uso está especialmente extendido entre el PAS (97,4%), y es más bajo entre los estudiantes Erasmus/Séneca, quizás por desconocimiento o por un uso más esporádico del transporte público (71%).

Los títulos de transporte más utilizados difieren, dentro de esta pauta general, entre el PAS y el PDI, cuya residencia está más próxima en términos generales al lugar de trabajo y los estudiantes de primer y segundo ciclo. Entre estos últimos, con residencias más alejadas y pautas de acceso más complejas, es más frecuente el uso de los títulos de RENFE (abono mensual de RENFE, tarjeta Studio y otros títulos de RENFE) y los que combinan distintos medios de transporte: bono transbordo EMT y FGV, abono transporte metropolitano (que combina EMT, FGV y Metrobús).

Por el contrario, el PDI y, en menor medida, el PAS, con un uso más esporádico del transporte público, concentran el uso de abonos transporte en títulos de un solo operador y que permiten una mayor flexibilidad de uso: en el Bonobús de 10 viajes de EMT y en el Bonometro 10 viajes de FGV. Los estudiantes de tercer ciclo y los Erasmus/Séneca tienen un comportamiento más similar a este último grupo que al del resto de estudiantes.

Tabla 8.25. Utilización de los abonos económicos por campus, colectivo y sexo

Campus/ Colectivo/ Sexo	Tipo de abono												
	Emplea abonos económicos	Bonobús 10 viajes (EIMT)	Bono Oro (EIMT)	Bonometro de 10 viajes (FGV)	TAT (FGV)	Bono transbordo (EIMT y FGV)	Abono transporte (EMT, FGV, Metrobús)	Abono mensual (Trimestral)	Tarjeta Studio RENFE	Otros títulos de ayuntamientos	Bonos de autobús convenidos con	Bonos de otras compañías de autobús específica	Total
Ausiàs March	94,7%	66,8%	0,4%	11,7%	0,4%	3,0%	22,2%	7,3%	1,8%	--	--	0,8%	100%
Blasco Ibáñez	91,4%	35,4%	0,4%	49,4%	2,2%	2,1%	15,4%	4,8%	2,5%	0,5%	0,5%	1,4%	100%
Burjassot	91,9%	29,3%	0,2%	47,9%	4,4%	8,1%	18,8%	5,1%	2,0%	0,3%	0,1%	0,2%	100%
Tarongers	89,9%	35,1%	0,4%	44,5%	2,5%	1,7%	13,9%	4,1%	1,1%	--	0,2%	1,6%	100%
Estudiantes de primer ciclo	90,5%	32,6%	0,3%	44,2%	2,9%	2,5%	20,1%	5,3%	2,2%	0,2%	0,3%	1,1%	100%
Estudiantes de segundo ciclo	93,0%	35,6%	0,5%	45,8%	2,9%	4,9%	12,8%	4,8%	2,1%	0,5%	0,5%	1,3%	100%
Estudiantes de tercer ciclo	89,8%	42,7%	--	46,1%	2,4%	2,7%	12,8%	--	0,8%	0,4%	--	0,8%	100%
Erasmus/Séneca	71,0%	39,4%		50,5%		4,6%	5,4%	--	--	--	--	11,7%	100%
PAS	97,4%	47,4%		53,0%		4,6%	5,4%	6,5%	--	--	--	--	100%
PDI	90,7%	52,0%		60,1%	0,7%	2,6%	3,3%	2,6%	--	--	--	--	100%
Mujeres	92,2%	38,3%	0,2%	43,2%	2,5%	3,6%	16,7%	4,8%	1,7%	0,1%	0,2%	1,1%	100%
Hombres	89,1%	29,4%	0,7%	51,4%	3,1%	2,9%	14,7%	4,7%	2,3%	0,7%	0,6%	1,2%	100%
Total	91,2%	35,4%	0,4%	45,9%	2,7%	3,4%	16,0%	4,8%	1,9%	0,3%	0,3%	1,2%	100%

Fuente: ^{1º} Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

Por sexos, las mujeres, que utilizan más regularmente el transporte público, utiliza los abonos algo más que los hombres, aunque las diferencias no son muy marcadas (92% frente al 89%). Esta tendencia se repite en todos los colectivos salvo en el PDI, en donde los hombres utilizan más títulos de transporte que las mujeres (92 frente 89%).

Tabla 8.26. Percepción de ayudas económicas para el transporte

Campus/ Colectivo/ Sexo	Personas que reciben alguna ayuda		Institución que otorga la ayuda				Total
	alguna	No específica	Ayunt. Valenciana	Generalitat	Ministerio de Educación, Ciencia y Tecnología	Otros	
Ausiàs March	16,9%	13,3%	8,9%	10,5%	67,3%	–	100%
Blasco Ibáñez	11,1%	9,7%	9,4%	8,4%	61,0%	11,5%	100%
Burjassot	10,0%	13,4%	7,5%	7,5%	59,4%	12,1%	100%
Tarongers	11,3%	15,0%	11,5%	9,4%	59,9%	4,2%	100%
Estudiantes de primer ciclo	12,1%	15,6%	9,24	8,8%	56,3%	10,0%	100%
Estudiantes de segundo ciclo	11,0%	6,5%	9,80	8,6%	73,2%	1,9%	100%
Estudiantes de tercer ciclo	4,7%	27,5%	–	10,7%	–	61,8%	100%
Erasmus/Séneca	4,3%	–	100,0%	–	–	–	100%
Mujeres	11,3%	13,6%	10,2%	7,8%	62,0%	6,4%	100%
Hombres	11,1%	10,9%	9,1%	10,4%	58,2%	11,4%	100%
Total U.V.	11,2%	12,6%	9,8%	8,7%	60,7%	8,2%	100%

Fuente: *Iª Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València*. Elaboración propia.

El 11% de los estudiantes encuestados declara recibir algún tipo de ayuda económica para sufragar sus gastos de transporte (Tabla 8.26). El porcentaje es algo mayor entre los estudiantes del campus de Ausiàs March (17%) y algo más bajo en el campus de Burjassot (10%). Los colectivos que perciben en mayor medida estas ayudas son los estudiantes de primer ciclo (12%) y segundo ciclo (11%), siendo mucho menores las ayudas para estudiantes de tercer ciclo y Erasmus/Séneca (en torno al 4%). En su mayoría (61%) se trata de ayudas proporcionadas por el Ministerio de Educación, Ciencia y Tecnología y, en menor proporción, por la Generalitat, el Ayuntamiento y otras entidades (en torno al 8-10%).

8.6. La movilidad entre campus del PAS y el PDI

El 13,4% del PAS y el PDI declara tener un centro secundario de trabajo aparte del principal, al que se desplaza eventualmente a trabajar.

Esta movilidad corresponde prácticamente en exclusiva al PDI. El PAS que declara tener un centro de trabajo secundario supone solamente el 0,8% del total de este personal; en su mayoría se trata de personal de los distintos centros que tiene como centro de trabajo secundario los locales sindicales situados en el campus de Blasco Ibáñez

En términos absolutos, el mayor número de desplazamientos de esta categoría procede de personas cuyo lugar principal de trabajo se encuentra en el campus de Blasco Ibáñez (4,5% del total de la U.V.), seguidos por el campus de Tarongers (3,7%) y el de Burjassot (2,7%). Resulta también destacable el número de personas con este comportamiento de movilidad ubicadas en Paterna-La Coma (2,3%). Por contra, no existen trabajadores que realicen desplazamientos entre centros de la Universidad en el centro histórico y en muy escasa medida en Ausiàs March.

En términos relativos, los mayores niveles de movilidad entre centros se alcanzan entre el personal que tiene como centro principal los Institutos de Investigación del campus de Paterna-La Coma; nos encontramos allí con tres centros en los que más de la mitad de los trabajadores tienen un lugar secundario de trabajo a donde se desplazan con regularidad. En segundo lugar se sitúan determinadas facultades, ubicadas en distintos campus, en las que uno de cada cinco trabajadores se desplaza regularmente a un centro secundario: Ciencias Sociales (38,7%), Psicología (24,9%), Matemáticas (22%) y Geografía e Historia (19,8%). Se trata en la práctica totalidad de los casos de profesorado que imparte docencia en titulaciones ubicadas en otras facultades o incluso en otros campus¹¹. Dejando aparte estos cuatro casos concretos, la mayor parte de las facultades muestra un porcentaje de movilidad entre centros que oscila entre el 5 y el 15% de los trabajadores. Finalmente, la mayor parte de los centros de servicios y equipamientos sin actividad docente carecen de trabajadores con estas características.

Sin embargo, el tener que desplazarse a un centro secundario no significa siempre lo mismo en términos de movilidad, ya que la distancia entre centros y la facilidad de transporte varía de forma importante entre unos casos y

11. Aulario interfacultativo de Burjassot, en el caso de los profesores de la Facultad de Matemáticas; Facultades de Ciencias Biológicas, Magisterio, Económicas y Magisterio de Ontinyent, en el caso de la Facultad de Geografía e Historia; Psicología, Derecho y Económicas de Ontinyent, en el caso de Ciencias Sociales; y Magisterio, Economía, Ciencias Sociales y Filosofía y Ciencias de la Educación, en el caso de Psicología. En este último caso existen profesores que se desplazan también a distintos centros de trabajo no docentes, como la OPAL, ADEIT y el Servicio de Extensión Universitaria de Ontinyent.

otros. Así, mientras los trabajadores que tienen el centro principal en los centros de investigación de Paterna-La Coma se desplazan al cercano campus de Burjassot en la totalidad de los casos, los trabajadores de las facultades de Psicología y Geografía e Historia se ven afectados por la gran dispersión espacial de sus centros secundarios (hasta 8 centros distintos en el caso de la Facultad de Psicología), una gran parte de ellos ubicados en campus distintos del centro principal. Un caso específico es la Facultad de Geografía e Historia, con movilidad a cuatro campus diferentes, incluido el de Ontinyent. Algo parecido, aunque a menor nivel, le ocurre a la Facultad de Económicas, en donde los trabajadores se desplazan a tres campus distintos, incluido el de Ontinyent.

En más de la mitad de los casos (53,2%), estos desplazamientos se realizan mediante transporte público, tanto tranvía (14,6%) como autobús de la EMT (14,1%), metro (12,6%) e incluso taxi (11,8%). Un 29,3% de las respuestas indican que se utilizan transporte motorizado privado (sobre todo coche como conductor), y un 15,1% indica que va a pie durante todo el recorrido. Solamente en un 2,2% de los casos se utiliza la bicicleta en estos desplazamientos intrauniversitarios.

Las diferencias entre campus son, no obstante, muy marcadas. Los trabajadores que tienen como lugar de trabajo, tanto principal como secundario, los campus de Paterna-La Coma y Ausiàs March utilizan en mayor medida el vehículo privado motorizado (hasta el 56% de los casos en Paterna-La Coma y 40,2% en Ausiàs March). Por el contrario, desde y hacia el centro histórico y el campus de Blasco Ibáñez predominan los desplazamientos en transporte público y, de forma bastante más importante que la media, los desplazamientos a pie (33,3% en el centro histórico). El campus de Burjassot destaca por la mayor frecuencia de utilización del transporte público y el porcentaje más bajo de desplazamientos a pie (4,9%). Finalmente, el campus de Tarongers es el que muestra un comportamiento más próximo a la media de la Universidad. En el caso del campus de Ontinyent, que sólo ha sido considerado como centro secundario, el 100% de los desplazamientos se realiza en coche como conductor.

Si consideramos las diferencias por colectivo, el PAS tiene en todos los campus, salvo en el de Paterna-La Coma, una mayor tendencia a utilizar el transporte motorizado privado que el colectivo de PDI. Éste, por su parte, se desplaza en mayor medida a pie o en bicicleta y, salvo en el caso antes mencionado, en transporte motorizado privado. Una excepción a la tendencia anterior son los desplazamientos que tienen relación con el centro histórico como centro secundario de trabajo, en los que el comportamiento de ambos colectivos es similar: ausencia de desplazamientos en transporte motorizado privado y predominio del transporte público, si bien con porcentajes muy elevados de desplazamientos en bicicleta y a pie.

Tabla 8.27. PAS y PDI que realizan desplazamientos entre campus

Centro de trabajo principal	PDI		TOTAL PAS y PDI	
	% sobre total centro	% sobre total UV	% sobre total centro	% sobre total UV
Escuela de Magisterio Ausiàs March, Valencia	8,3%	0,2%	6,0%	0,2%
TOTAL AUSIÀS MARCH		0,2%		0,2%
Facultad de Psicología	25,8%	1,5%	24,9%	1,6%
Facultad de Geografía e Historia	22,9%	1,5%	19,8%	1,5%
Facultad de Medicina y Odontología	13,6%	0,6%	10,4%	0,7%
Facultad de Filología	5,3%	0,4%	4,8%	0,4%
Escuela de Enfermería	16,7%	0,2%	12,2%	0,2%
Facultad de Filosofía y CC. de la Educación	7,7%	0,2%	5,1%	0,2%
Aulario V	–	–	0,0%	0,0%
Biblioteca de Ciencias de la Salud	–	–	0,0%	0,0%
Biblioteca de Humanidades	–	–	0,0%	0,0%
CADE	–	–	0,0%	0,0%
Clínica Odontológica	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Colegio Mayor Luís Vives	–	–	0,0%	0,0%
Escuela de Fisioterapia	–	–	0,0%	0,0%
Facultad de CC. de la Actividad Física y el Deporte	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Locales Sindicales	–	–	0,0%	0,0%
Rectorado	–	–	0,0%	0,0%
Servicio de Extensión Universitaria	–	–	0,0%	0,0%
Servicio de Formación Permanente	–	–	0,0%	0,0%
Servicio de Política Lingüística	–	–	0,0%	0,0%
Servicio de Publicaciones de la U.V.	–	–	0,0%	0,0%
Taller de Audiovisuales	–	–	0,0%	0,0%
Sin respuesta	–	–	0,0%	0,0%
TOTAL BLASCO IBÁÑEZ		4,3%		4,5%
Facultad de CC. Físicas	20,0%	0,7%	15,6%	0,7%
Facultad de Matemáticas	34,1%	0,5%	22,0%	0,5%
Facultad de CC. Biológicas	17,6%	0,5%	11,4%	0,5%
Facultad de Farmacia	13,3%	0,3%	13,6%	0,5%
Facultad de CC. Químicas	20,2%	0,3%	10,4%	0,3%

Pautas de la movilidad universitaria

Servicio Central de Soporte a la Investigación Experimental	–	–	12,5%	0,1%
Biblioteca de Ciencias	–	–	0,0%	0,0%
Centro de Cálculo - Servicio de Informática	–	–	0,0%	0,0%
DISE Burjassot	–	–	0,0%	0,0%
Edificio de Institutos Universitarios Jerónimo Muñoz	–	–	0,0%	0,0%
Escuela Técnica Superior de Ingeniería	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
TOTAL BURJASSOT			2,4%	2,7%
Biblioteca Histórica	–	–	0,0%	0,0%
Colegio Mayor Rector Peset	–	–	0,0%	0,0%
Edificio La Nau	–	–	0,0%	0,0%
INTRAS (Instituto de Tráfico y Seguridad Vial)	–	–	0,0%	0,0%
Jardín Botánico	–	–	0,0%	0,0%
TOTAL CENTRO HISTÓRICO			0,0%	0,0%
Instituto Cavanilles de Biodiversidad y Biología Evolutiva	77,8%	1,2%	63,9%	1,2%
Instituto de Robótica			54,8%	0,5%
Instituto de Ciencia Molecular	66,7%	0,3%	36,5%	0,3%
IFIC (Instituto de Física Corpuscular)	–	–	61,8%	0,2%
Observatorio Astronómico	0,0%	0,0%	27,7%	0,1%
Parque Científico			0,0%	0,0%
TOTAL PATERNA-LA COMA			1,5%	2,3%
Facultad de CC. Sociales	57,1%	0,8%	38,7%	2,9%
Facultad de Economía	6,5%	0,6%	6,1%	0,7%
Facultad de Derecho	2,7%	0,2%	2,3%	0,2%
Biblioteca de Ciencias Sociales	–	–	0,0%	0,0%
Servicio de Educación Física y Deportes	–	–	0,0%	0,0%
Servicio de Informática	–	–	0,0%	0,0%
Unidad de Campus de Tarongers	–	–	0,0%	0,0%
TOTAL TARONGERS			1,5%	3,7%
TOTAL U.V.			9,9%	13,4%

Fuente: Iª Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

Tabla 8.28. Modos utilizados para los desplazamientos entre campus según localización del centro de trabajo principal

Localización del centro de trabajo principal	Modo de desplazamiento											
	A pie recorrido	Bicicleta	Moto como conductor	Moto como acompañante	Coche como conductor	Coche como acompañante	Taxi	EMT	Metro (FGV)	(FGV)	Tranvía Otro	TOTAL
Ausiàs March	15,2%			2,2%	34,2%	3,8%	14,2%	22,8%	3,8%	3,8%		100,0%
Blasco Ibáñez	18,9%	2,3%	1,5%	2,1%	15,9%	2,4%	16,6%	14,1%	13,3%	12,7%	0,2%	100,0%
Burjassot	4,9%	2,4%	2,4%	2,2%	26,8%	1,7%	3,7%	9,8%	18,9%	26,7%	0,5%	100,0%
Paterna-La Coma	18,1%			2,0%	48,8%	5,1%			14,6%	11,4%		100,0%
Centro Histórico	33,3%						33,3%	22,2%	11,1%			100,0%
Tarongers	17,4%	3,0%	4,2%	0,8%	23,5%	4,2%	12,9%	20,1%	5,7%	8,4%		100,0%
Total	15,1%	2,2%	2,2%	1,8%	22,5%	2,8%	11,8%	14,1%	12,6%	14,6%	0,2%	100,0%

Fuente: ^{1ª} Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

Tabla 8.29. Modos utilizados para los desplazamientos entre campus según localización del centro de trabajo secundario

Localización del centro de trabajo principal	Modo de desplazamiento											
	A pie todo el recorrido	Bicicleta	Moto como conductor	Moto como acompañante	Coche como conductor	Coche como acompañante	Taxi	EMT	Metro (FGV)	(FGV)	Tranvía Otro	TOTAL
Ausiàs March	19,8%	3,8%	1,8%	1,8%	28,2%	3,1%	15,2%	22,1%	3,1%	3,1%		100,0%
Blasco Ibáñez	18,4%	2,0%	2,7%	1,6%	16,3%	2,2%	16,8%	15,6%	12,2%	12,0%	0,2%	100,0%
Burjassot	7,3%	2,1%	1,7%	1,5%	27,3%	2,1%	4,0%	9,3%	18,7%	25,6%	0,4%	100,0%
Paterna-La Coma	8,2%		4,8%		40,1%	2,9%			22,0%	22,0%		100,0%
Centro Histórico	31,1%									22,5%	9,3%	100,0%
Ontinyent					100,0%							100,0%
Tarongers	17,6%	3,1%	4,3%	0,8%	24,6%	5,1%	12,9%	18,5%	5,9%	7,1%		100,0%
Total	15,1%	2,2%	2,2%	1,8%	22,5%	2,8%	11,8%	14,1%	12,6%	14,6%	0,2%	100,0%

Fuente: ¹⁹ Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

Tabla 8.30. Grandes modos de desplazamiento en la movilidad entre campus
Según campus de trabajo principal y secundario

Campus	Según campus de trabajo principal				Según campus de trabajo secundario			
	Motorizado privado	Motorizado público	A pie		Motorizado privado	Motorizado público	A pie	
			o en bicicleta	Total			o en bicicleta	Total
Ausiàs March	40,2%	44,6%	15,2%	100%	33,0%	43,4%	23,6%	100%
Blasco Ibáñez	21,9%	56,7%	21,2%	100%	22,8%	56,6%	20,4%	100%
Burjassot	33,1%	59,1%	7,3%	100%	32,6%	57,6%	9,4%	100%
Paterna-La Coma	55,9%	26,1%	18,1%	100%	47,8%	44,0%	8,2%	100%
Centro Histórico	0,0%	66,7%	33,3%	100%	0,0%	68,9%	31,1%	100%
Ontinyent	–	–	–	100%	100,0%	0,0%	0,0%	100%
Tarongers	32,6%	47,0%	20,4%	100%	34,8%	44,4%	20,7%	100%
Total	29,3%	53,2%	17,3%	100%	29,3%	53,2%	17,3%	100%

Fuente: ^{1ª} Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

Tabla 8.31. Grandes modos de desplazamiento en la movilidad entre campus. Según colectivos

Campus	PAS				PDI			
	Motorizado privado	Motorizado público	A pie		Motorizado privado	Motorizado público	A pie	
			o en bicicleta	Total			o en bicicleta	Total
Ausiàs March	25,0%	75,0%	0,0%	100%	41,7%	41,7%	16,7%	100%
Blasco Ibáñez	17,2%	62,6%	19,2%	100%	23,2%	55,1%	21,7%	100%
Burjassot	16,7%	77,1%	4,2%	100%	37,7%	54,1%	8,2%	100%
Paterna-La Coma	74,4%	16,3%	9,3%	100%	50,0%	29,2%	20,8%	100%
Centro Histórico	0,0%	66,7%	33,3%	100%	–	–	–	–
Tarongers	33,4%	55,6%	11,1%	100%	32,5%	46,3%	21,1%	100%

Fuente: ^{1ª} Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

8.7. Discapacidades y pautas de movilidad

Una parte de las personas encuestadas sufre alguna discapacidad. Son porcentajes reducidos (en torno al 1-2%), pero sus condicionantes frente a la movilidad personal son especiales y deben ser tenidos en cuenta para contribuir a superar

las posibles barreras que encuentran en sus desplazamientos diarios. La incidencia de las discapacidades es desigual en los diferentes colectivos considerados, con mayor presencia en los colectivos que tienen una mayor edad media (PDI y, sobre todo, PAS). Por sexos, la incidencia es mayor en las mujeres (1,7%) que en los hombres (1,0%), mientras que no hay diferencias relevantes cuando se considera la localización geográfica, con la excepción del campus de Blasco Ibáñez, donde el porcentaje de PAS y PDI, los dos colectivos más afectados por discapacidades, es mayor que en los otros campus (Tabla 8.32).

8.32. Población universitaria que declara presentar alguna discapacidad

Según campus	
Ausiàs March	1,1%
Blasco Ibáñez	1,7%
Burjassot	0,9%
Tarongers	1,1%
Total U.V.	1,3%
Según colectivo	
Estudiantes de primer ciclo	1,1%
Estudiantes de segundo ciclo	1,1%
Estudiantes de tercer ciclo	0,0%
Erasmus/Séneca	0,0%
PAS	4,1%
PDI	2,1%
Según sexo	
Mujer	1,0%
Varón	1,7%
Total U.V.	1,3%

Fuente: ¹ Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

No todas las discapacidades afectan de igual modo a la movilidad de quienes las padecen. Por este motivo, la encuesta diferencia entre tres tipologías de discapacidad («auditiva», «que afecta a la movilidad» y «visual») y dos situaciones complementarias («sin especificar» y «otro tipo de discapacidad»). Casi la mitad de los encuestados padecen una discapacidad que afecta a su movilidad (47,3%), mientras que un 28,6% de los encuestados o bien no especifican su discapacidad o bien la consideran «de otro tipo», por lo que es posible que una parte significativa de este porcentaje también vea afectada su movilidad. Las discapacidades sensoriales, en principio menos relacionadas con dificultades para la movilidad, suman un 23,9% del total.

Todas las variables de referencia (localización geográfica, colectivo y género) muestran diferencias significativas en la distribución por categorías de discapacidad. Así, el campus de Tarongers presenta el porcentaje más elevado de discapacitados con la motricidad afectada (58,3%), mientras que este porcentaje es menos de la mitad en el caso de Ausiàs March. La distribución de las tipologías de discapacidad según colectivos de la comunidad universitaria también presenta diferencias notables. Así, la afectación de la motricidad debida a una discapacidad afecta en mayor medida a los colectivos de PDI, PAS y estudiantes de tercer ciclo, aunque en los demás colectivos (estudiantes de grado), es también la categoría de mayor importancia. En todo caso, hay que tener presente que, en el caso de los estudiantes de primer y segundo ciclo, los porcentajes de encuestados que no especifican el tipo de discapacidad son elevados. Por último, la afectación de la movilidad también varía según el sexo del entrevistado: es mayor en el caso de las mujeres (57,1%) que en los hombres (37,7%).

8.33. Tipos de discapacidad que declara la población universitaria

		Tipo de discapacidad				Total	
		Sin especificar	Afecta a la Auditiva	motricidad Visual	Otra		
Según campus	Ausiàs March	–	27,2%	27,2%	–	–	100%
	Blasco Ibáñez	–	20,9%	45,2%	27,1%	27,1%	100%
	Burjassot	6,5%	–	35,1%	44,0%	44,0%	100%
	Tarongers	8,3%	8,3%	58,3%	16,7%	16,7%	100%
Colectivo	Estudiantes de 1º ciclo	5,6%	13,1%	32,5%	34,4%	34,4%	100%
	Estudiantes de 2º ciclo	–	18,5%	48,1%	26,2%	26,2%	100%
	Estudiantes de 3º ciclo	–	–	100,0%	–	–	100%
	Erasmus/Séneca	–	–	–	–	–	100%
	PAS	9,2%	7,9%	65,8%	9,2%	9,2	100%
	PDI	–	16,8%	83,2%	–	–	100%
Sexo	Mujer	1,9%	18,4%	57,1%	17,4%	17,4	100%
	Varón	5,3%	9,8%	37,7%	32,8%	32,8	100%
Total U.V.		3,6%	14,0%	47,3%	9,9%	25,2%	100%

Fuente: 1ª Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

Esta primera aproximación a la relación entre discapacidad y movilidad se completa con el análisis de la siguiente tabla en la que se recoge la respuesta a la pregunta sobre de qué forma afecta al discapacidad en el desplazamiento diario a la Universidad. La pregunta plantea diversas formas: desde la no afec-

tación hasta la dependencia de otras personas para acceder, la imposibilidad de llegar caminando o en bicicleta, o de utilizar el transporte público, o la necesidad de utilizar el transporte privado. Se incluye, además, una sexta categoría en la que se plantean otras posibilidades que no respondan a lo establecido en las cinco categorías previas.

Tabla 8.34. Forma en que afecta la discapacidad declarada al desplazamiento hasta la Universidad

		Forma en que afecta la discapacidad						Total
		No le permite venir caminando	Le obliga a utilizar vehículo propio	El transporte público resulta inadecuado	Depende de otra persona	Otras	Total	
		No afecta	o en bicicleta					
Campus	Ausiàs March	72,8%	27,2%	–	–	–	100%	
	Blasco Ibáñez	59,0%	14,6%	7,8%	10,2%	3,1%	100%	
	Burjassot	60,9%	6,1%	6,1%	13,3%	13,5%	100%	
	Tarongers	34,1%	–	9,3%	8,3%	4,8%	100%	
Colectivo	Estudiantes de 1er ciclo	45,5%	12,9%	6,1%	13,3%	–	100%	
	Estudiantes de 2º ciclo	70,4%	–	7,4%	–	–	100%	
	Estudiantes de 3er ciclo	–	54,1%	–	–	45,9%	100%	
	Erasmus/Séneca	–	–	–	–	–	100%	
	PAS	52,9%	8,5%	22,9%	15,7%	–	100%	
	PDI	39,7%	–	–	20,2%	20,2%	19,9%	100%
Sexo	Mujer	49,4%	14,5%	1,7%	14,1%	6,1%	100%	
	Varón	54,1%	3,6%	13,7%	5,4%	–	100%	
Total U.V.		51,8%	9,0%	7,7%	9,7%	3,0%	100%	

Fuente: ^{1ª} Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

Algo más de la mitad de los encuestados con discapacidades (51,8%) afirma que su discapacidad no afecta a su desplazamiento a la Universidad, en las condiciones actuales. Por lo tanto, estas personas podrían seguir desplazándose sin necesidad de mejoras o cambios. Sin embargo, un 29,4% de los discapacitados se ven condicionados, de una u otra manera, en sus posibilidades de desplazamiento a la Universidad. Un 9% no pueden desplazarse caminando o en bicicleta, por lo que dependen del transporte público o privado. Esto puede deberse

a dos causas: a los condicionantes que les impone su discapacidad y/o a la localización de su lugar de residencia con respecto a la Universidad. En el segundo caso, el *handicap* no sería estrictamente la discapacidad y se trataría de una dificultad compartida por otros colectivos no discapacitados. Un 7,7% necesita desplazarse en vehículo privado. De nuevo, las causas pueden ser varias: los condicionantes de la discapacidad, la localización del lugar de residencia y/o las características del servicio de transporte público que conecta el lugar de residencia con la Universidad. En este caso, las acciones pueden ir dirigidas a facilitar lugares de aparcamiento reservado para discapacitados lo más próximos a los lugares de trabajo o estudio correspondientes, o a mejorar las condiciones de acceso a discapacitados en el transporte público, aunque ello no asegura la resolución del problema. Cerca del 10% de los discapacitados afirma que el transporte público les resulta inadecuado, mientras que un 5% de los casos, los de mayor dependencia, necesitan del concurso de otra persona para desplazarse a la Universidad. En todo caso, las tres variables de referencia (localización geográfica, colectivo y género) condicionan la importancia de cada categoría en relación con la distribución porcentual de tipos de discapacidad que ya ha sido analizada en la tabla anterior.

9. Grado de satisfacción con las pautas de movilidad y procesos de cambio

9.1. Mejoras propuestas por los usuarios del transporte público

En líneas generales, la comunidad universitaria propone mejoras del transporte público relacionadas principalmente con el precio y la frecuencia de paso. Más de la mitad de los encuestados señalan ambos elementos como mejoras necesarias.

Son los estudiantes los que mayoritariamente apoyan las mejoras del primer tipo, mientras que el PAS y el PDI apuestan decididamente por mejoras relacionadas con la frecuencia. Este último tema parece ser un problema más importante en el campus de Burjassot que en el resto de campus, al igual que lo es la rapidez, también con porcentajes de respuestas en este campus superiores a la media de la Universidad. Ambos elementos, frecuencia y rapidez, se relacionan con la disponibilidad de tiempo para dedicarlo a desplazamientos, un factor más valorado en el campus más alejado del centro de la ciudad de Valencia. Por otra parte, la rapidez es señalada como mejora necesaria por poco más de un tercio de los encuestados.

En cuarto lugar aparece la mejora relacionada con la ampliación de horarios, seguida de la comodidad; ambas son señaladas especialmente en el campus de Blasco Ibáñez, aunque la primera de ellas también destaca en Taroners. La distancia a recorrer desde la estación o parada del transporte público hasta el campus, aunque sólo señalada por algo más del 10% de los encuestados, es una mejora propuesta principalmente en el campus de Taroners y en la E.U. Ausiàs March. Las largas distancias a recorrer desde las diferentes paradas del autobús y desde la estación de RENFE más cercana en ambos campus, pero sobre todo en el primero, explican esta respuesta.

Sorprende el escaso impacto que, en general, tiene la preocupación ambiental, ya que es una mejora poco considerada y tan sólo algo destacable en el campus de Taroners. Desde el punto de vista de los colectivos universitarios, son los miembros del PAS los que en mayor número señalan la necesidad de mejoras relacionadas con el respeto ambiental.

Tabla 9.1. Mejoras propuestas para el transporte público por sus usuarios
% respecto a la población de cada campus

Mejoras	Campus				Total
	Ausiàs March	Blasco Ibáñez	Burjassot	Tarongers	
Precio	72,5%	72,9%	70,8%	68,1%	71,0%
Frecuencia de paso	67,9%	67,7%	78,0%	67,8%	69,9%
Rapidez	39,5%	33,5%	40,9%	44,1%	38,6%
Distancia a parada/estación	17,1%	12,1%	12,0%	16,9%	13,8%
Comodidad	25,3%	26,1%	22,3%	28,1%	25,8%
Ampliación de horarios	36,2%	39,1%	33,5%	34,0%	36,2%
Seguridad personal	14,2%	10,3%	11,6%	13,3%	11,7%
Capacidad	0,4%	1,1%	1,9%	1,7%	1,4%
Medidas de respeto ambiental	–	0,2%	0,1%	0,3%	0,2%
Cumplir horarios	0,4%	0,5%	0,3%	0,4%	0,4%
Renovación y mantenimiento del material móvil (limpieza,...)	–	0,3%	0,5%	0,1%	0,3%
Otras	1,3%	1,5%	2,1%	1,3%	1,6%
NS/NC	12,4%	33,8%	25,8%	12,1%	24,5%

Fuente: ^{1ª} Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

Por último, las mejoras relacionadas con la capacidad del medio de transporte y la seguridad personal en el mismo son señaladas por una minoría, en la que destaca de nuevo, el PAS, a los que se unen los estudiantes Erasmus/Séneca.

La estructura de cada una de las mejoras propuestas refleja el peso de los diferentes colectivos en la UV. Sin embargo, en algunas mejoras destaca el peso de uno o varios de estos colectivos. Es el caso del PDI, que aparece muy presente en temas como el cumplimiento de horarios, la renovación y mantenimiento del material móvil y otras mejoras. El PAS destaca en mejoras relacionadas con el respeto ambiental, la seguridad personal y, como el PDI, la renovación y mantenimiento del material móvil.

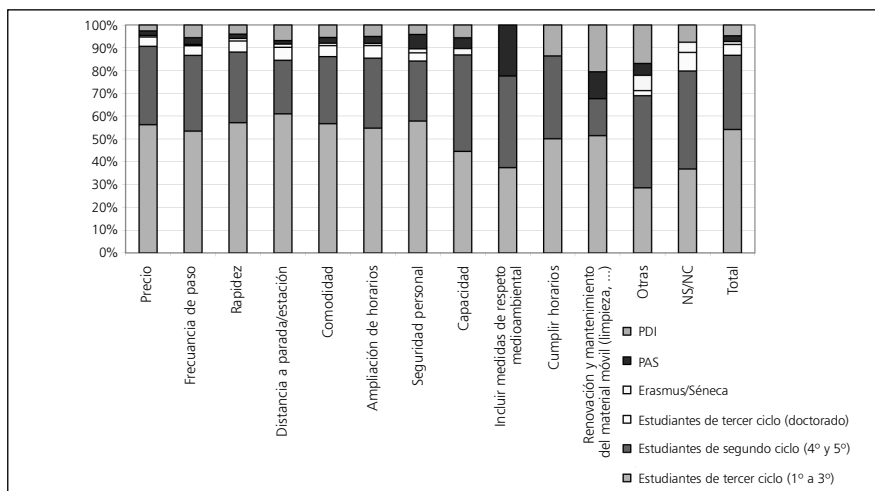
Las diferencias entre sexos en cuanto a propuestas de mejora no son muy destacables. Sólo dos mejoras importantes son propuestas por un porcentaje mayor de hombres que de mujeres: la rapidez y la comodidad. También la capacidad, la distancia a la parada o estación, y el cumplir los horarios son señaladas por un porcentaje mayor de hombres, aunque en estos casos la diferencia entre sexos es muy reducida.

Tabla 9.2. Mejoras propuestas para el transporte público por sus usuarios % respecto a la población de cada colectivo

Mejoras	Colectivo						Total
	Estudiantes de primer ciclo	Estudiantes de segundo ciclo	Estudiantes de tercer ciclo	Erasmus/Séneca	PAS	PDI	
Precio	73,7%	75,0%	60,6%	39,3%	55,2%	39,2%	71,0%
Frecuencia de paso	69,0%	71,4%	61,8%	34,4%	83,1%	81,6%	69,9%
Rapidez	40,7%	36,8%	38,8%	34,6%	29,0%	32,7%	38,6%
Distancia a parada/estación	15,5%	10,0%	16,4%	15,5%	8,6%	19,7%	13,8%
Comodidad	27,0%	23,4%	26,0%	20,6%	26,0%	29,8%	25,8%
Ampliación de horarios	36,6%	34,2%	41,2%	27,9%	43,7%	38,5%	36,2%
Seguridad personal	12,5%	9,5%	8,6%	16,8%	29,4%	10,1%	11,7%
Capacidad	1,2%	1,8%	–	3,3%	2,6%	1,7%	1,4%
Medidas de respeto ambiental	0,1%	0,3%	–	–	1,9%	–	0,2%
Cumplir horarios	0,4%	0,4%	–	–	–	1,1%	0,4%
Renovación y mantenimiento del material móvil (limpieza,...)	0,3%	0,1%	–	–	1,2%	1,1%	0,3%
Otras	0,8%	1,9%	0,7%	8,6%	3,2%	5,6%	1,6%

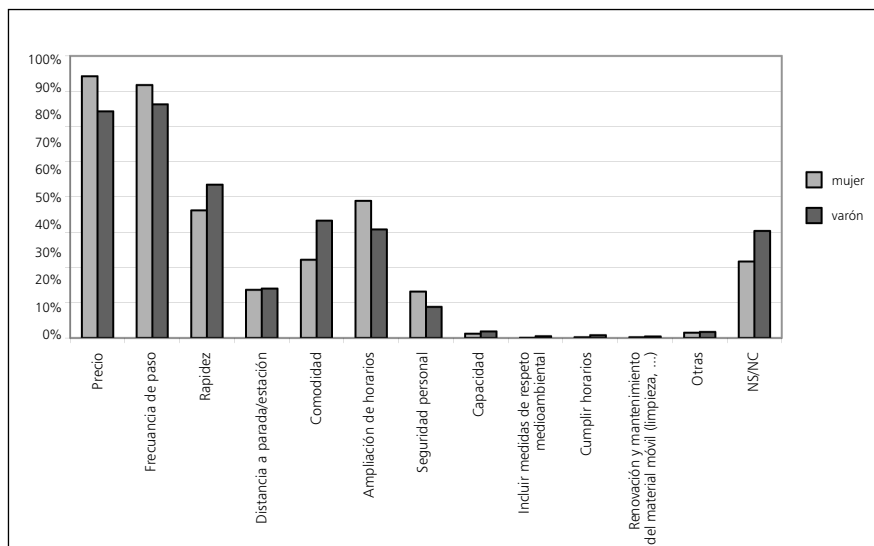
Fuente: ^{1ª} Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

Gráfico 9.1. Mejoras propuestas para el transporte público según colectivos de la U.V.



Fuente: ^{1ª} Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

Gráfico 9.2. Mejoras propuestas para el transporte público según sexo



Fuente: ¹³ Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

El análisis por campus nos facilita la posterior propuesta de acciones concretas, pues son éstos las unidades de destino de la movilidad universitaria, existiendo grandes diferencias en cuanto a las facilidades de acceso a cada uno de ellos.

En primer lugar, en la E.U. de Ausiàs March, las mejoras propuestas por la gran mayoría de los encuestados son las relacionadas con el precio y con la frecuencia. El precio es la principal preocupación de los estudiantes. La rapidez y la comodidad preocupan sobre todo al PDI y la frecuencia al PAS.

En el campus de Blasco Ibáñez el orden de las mejoras propuestas mayoritariamente es el mismo que en el campus anterior. La rapidez es muy valorada por los estudiantes de primer y tercer ciclo y menos por el resto de colectivos. Mejoras como la distancia a la parada o estación, la comodidad y la ampliación de horarios son propuestas mayoritariamente por estudiantes de primer ciclo, a los que se suman los miembros del PDI. Sin embargo, el PAS se muestra preocupado mayoritariamente por temas como la seguridad personal, la capacidad, las medidas de respeto ambiental y, junto con el PDI, la renovación y mantenimiento del material móvil. En general, en este campus, además del precio y la frecuencia, las principales propuestas de mejora vienen asociadas a la ampliación de horarios y la rapidez.

Tabla 9.3. Mejoras propuestas para el transporte público por sus usuarios en Ausiàs March
% respecto a la población de cada colectivo

Mejoras	Colectivos				
	Estudiantes de primer ciclo	Estudiantes de tercer ciclo	PAS	PDI	Total
	Precio	73,8%	100,0%	–	42,9%
Frecuencia de paso	67,8%	100,0%	100,0%	57,1%	67,9%
Rapidez	39,8%	–	50,0%	42,9%	39,5%
Distancia a parada/estación	17,0%	50,0%	–	14,3%	17,1%
Comodidad	24,8%	–	50,0%	42,9%	25,3%
Ampliación de horarios	36,8%	50,0%	50,0%	14,3%	36,2%
Seguridad personal	14,1%	–	50,0%	14,3%	14,2%
Capacidad	0,4%	–	–	–	0,4%
Medidas de respeto ambiental	–	–	–	–	–
Cumplir horarios	0,4%	–	–	–	0,4%
Renovación y mantenimiento del material móvil (limpieza,...)	–	–	–	–	–
Otras	1,3%	–	–	–	1,3%

Fuente: 1ª Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

Tabla 9.4. Mejoras propuestas para el transporte público por sus usuarios en Blasco Ibáñez
% respecto a la población de cada colectivo

Mejoras	Colectivo						
	Estudiantes de primer ciclo	Estudiantes de segundo ciclo	Estudiantes de tercer ciclo	Erasmus/Séneca	PAS	PDI	Total
Precio	77,4%	76,9%	60,0%	37,2%	59,1%	49,4%	72,9%
Frecuencia de paso	66,7%	69,1%	60,0%	24,7%	79,1%	82,8%	67,7%
Rapidez	37,4%	30,3%	36,4%	25,1%	29,1%	26,4%	33,5%
Distancia a parada/estación	14,2%	8,4%	17,1%	12,6%	3,6%	19,5%	12,1%
Comodidad	27,0%	23,8%	25,4%	25,1%	25,5%	35,6%	26,1%
Ampliación de horarios	42,1%	36,2%	38,5%	25,1%	40,9%	39,1%	39,1%
Seguridad personal	8,1%	9,1%	10,7%	24,7%	31,8%	16,1%	10,3%
Capacidad	1,1%	1,3%			2,7%		1,1%
Medidas de respeto ambiental	0,3%				2,7%		0,2%
Cumplir horarios	0,6%	0,6%					0,5%
Renovación y mantenimiento del material móvil (limpieza,...)	0,3%				1,8%	1,1%	0,3%
Otras	1,1%	1,3%	1,1%	12,6%	3,6%	2,3%	1,5%

Fuente: ^{1ª} Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

Tabla 9.5. Mejoras propuestas para el transporte público por sus usuarios en Burjassot
% respecto a la población de cada colectivo

Mejoras	Colectivo						Total
	Estudiantes de primer ciclo	Estudiantes de segundo ciclo	Estudiantes de tercer ciclo	Erasmus/Séneca	PAS	PDI	
Precio	73,2%	75,5%	60,8%		59,6%	29,3%	70,8%
Frecuencia de paso	77,1%	78,0%	75,4%	65,0%	91,9%	82,9%	78,0%
Rapidez	43,6%	37,2%	40,8%	65,0%	24,3%	48,8%	40,9%
Distancia a parada/estación	12,5%	10,2%	2,7%		20,2%	24,4%	12,0%
Comodidad	25,1%	19,2%	23,7%		28,3%	19,5%	22,3%
Ampliación de horarios	35,3%	28,5%	50,0%	35,0%	47,5%	39,0%	33,5%
Seguridad personal	14,0%	10,6%	2,7%		16,2%		11,6%
Capacidad	1,2%	2,0%		30,0%	4,0%	4,9%	1,9%
Medidas de respeto ambiental	0,2%						0,1%
Cumplir horarios	0,3%					2,4%	0,3%
Renovación y mantenimiento del material móvil (limpieza,...)	0,8%					2,4%	0,5%
Otras	0,5%	2,4%			4,0%	17,1%	2,1%

Fuente: 1ª Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

Tabla 9.6. Mejoras propuestas para el transporte público por sus usuarios en Tarongers
% respecto a la población de cada colectivo

Mejoras	Colectivo						
	Estudiantes de primer ciclo	Estudiantes de segundo ciclo	Estudiantes de tercer ciclo	Erasmus/ Séneca	PAS	PDI	Total
Precio	70,4%	70,4%	60,6%	66,5%	33,3%	24,3%	68,1%
Frecuencia de paso	67,2%	68,7%	56,5%	50,2%	90,5%	81,1%	67,8%
Rapidez	42,5%	50,2%	47,2%	49,8%	33,3%	29,7%	44,1%
Distancia a parada/estación	18,0%	12,9%	22,3%	33,1%	19,0%	16,2%	16,9%
Comodidad	28,6%	27,3%	31,1%	16,7%	23,8%	24,3%	28,1%
Ampliación de horarios	32,0%	36,4%	43,5%	33,5%	52,4%	40,5%	34,0%
Seguridad personal	15,5%	9,0%	6,2%	–	33,3%	5,4%	13,3%
Capacidad	1,4%	2,8%	–	–	–	2,7%	1,7%
Medidas de respeto ambiental	–	1,1%	–	–	–	–	0,3%
Cumplir horarios	0,2%	0,6%	–	–	–	2,7%	0,4%
Renovación y mantenimiento del material móvil (limpieza,...)	–	0,6%	–	–	–	–	0,1%
Otras	0,7%	2,8%	–	–	–	2,7%	1,3%

Fuente: ¹⁹ Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

En el campus de Burjassot, la mejora más demandada es la frecuencia de paso, a diferencia del resto de campus, en los que la principal mejora propuesta siempre tiene que ver con el precio. La situación de mayor aislamiento y peor accesibilidad en transporte público que tiene este campus, en particular los edificios de reciente creación, explica esta variación. En este campus el PDI apoya decididamente la mayor parte de las mejoras cuyo objetivo inmediato es mejorar la accesibilidad. Por una parte, aquellas dirigidas a ganar tiempo: rapidez y distancia a la parada o estación y, por otra parte, aquellas cuyo objetivo es ampliar las posibilidades de acceso al campus: ampliación de horarios, capacidad y cumplimiento de horarios. Cabe destacar el gran interés de los estudiantes de primer ciclo por la comodidad y la seguridad personal, así como del PAS por los mismos aspectos a los que se añade la distancia a la parada o estación y la ampliación de horarios. Este último tema también es propuesto mayoritariamente por los estudiantes de tercer ciclo, que, como el PAS y el PDI, necesitan acceder al campus en momentos del día y del año en los que la actividad docente es mínima.

En el campus de Tarongers también el precio y la frecuencia son las mejoras más demandadas. En tercer lugar, la rapidez, en este caso ampliamente apoyada por los estudiante de segundo y tercer ciclo, aparece como una mejora más sentida que en el resto de los campus. También otros aspectos, como la comodidad y la capacidad, son señalados principalmente por los estudiantes. El PAS y PDI se concentran en los temas relacionados con los horarios, y el PAS particularmente en la seguridad personal.

Se puede apreciar cómo algunas propuestas responden a preocupaciones claramente de un colectivo y de un sexo determinado. La principal mejora, el precio, tiene un claro sesgo estudiantil femenino: de todos los encuestados que han propuesto mejoras relacionadas con el precio, el 64,3% son mujeres estudiantes de primero o segundo ciclo. Algo similar ocurre con otras mejoras como la frecuencia de paso o la rapidez. La mejora más feminizada es, sin duda, la seguridad personal: de todas las encuestas que señalan esta mejora, casi el 75% son mujeres, más de la mitad estudiantes. Por otra parte, hay algunas mejoras mencionadas mayoritariamente por hombres, como la inclusión de medidas de respeto medioambiental.

En conclusión, el precio es la principal preocupación y el elemento de mejora mayoritariamente respaldado por la comunidad universitaria, particularmente por los estudiantes, y, entre ellos, las mujeres. La frecuencia de paso es el segundo factor de mejora. En este caso, es el personal de la Universidad, PAS y PDI, el más interesado en promover acciones que faciliten la entrada y salida de los campus con cierta agilidad. El campus de Burjassot es el único en el que este orden se invierte y el precio pasa a ser secundario cuando la oferta del servicio de transporte público es ineficiente.

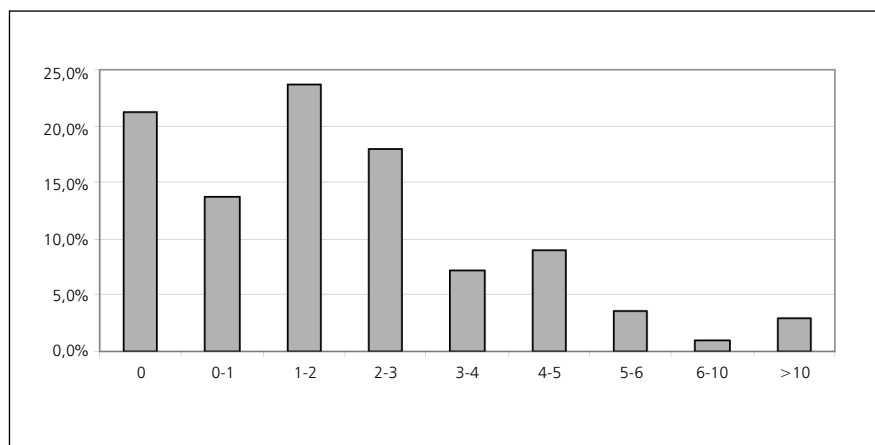
9.2. Gasto en transporte

El precio del transporte es uno de los elementos que más preocupan a la comunidad universitaria, y especialmente a los estudiantes. En este apartado se expone como se comporta esta variable.

Algo más de un 20% de los encuestados no gasta dinero en transporte. En su mayoría se trasladan hasta la Universidad a pie. La mayor parte, alrededor del 40% gasta entre 1 y 3 euros al día en transporte. Tan sólo un 4% gasta más de 6 euros al día.

La mayor parte de los que no gastan en transporte, acuden a campus relativamente centrales, principalmente el de Blasco Ibáñez (un 50% del total) y el de Tarongers (un adicional 37,5%). Este último campus, sin embargo, también alberga a un buen número de los que gastan más de 6 euros diarios. El acceso en coche privado de un número importante de universitarios (incluido PAS y PDI) a este campus explica este hecho.

Gráfico 9.3. Gasto diario (€) en transporte de la comunidad universitaria



Fuente: ^{1ª} Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

En líneas generales, son los estudiantes de primer y segundo ciclo los que menos gastan y los de tercer ciclo y el PDI los que más. La necesidad de acudir al centro de trabajo o estudio en horarios diversos, trasladarse entre campus y poder gozar de cierta libertad horaria (por razones familiares, entre otras) son factores que determinan que muchos de ellos utilicen el transporte privado.

Tabla 9.7. Gasto aproximado en transporte al día (euros) por campus

Euros	Campus				Total
	Ausiàs March	Blasco Ibáñez	Burjassot	Tarongers	
0	14,1%	25,3%	14,1%	21,6%	21,2%
0,01 - 1,00	11,0%	14,0%	17,1%	11,5%	13,7%
1,01 - 2,00	25,0%	22,7%	27,4%	22,5%	23,7%
2,01 - 3,00	17,5%	16,5%	20,8%	17,8%	17,9%
3,01 - 4,00	7,8%	6,4%	8,6%	7,1%	7,1%
4,01 - 5,00	11,5%	8,2%	6,5%	11,0%	8,9%
5,01 - 6,00	5,0%	3,5%	2,0%	4,3%	3,5%
6,01 - 10,00	3,7%	0,6%	0,8%	1,3%	1,0%
>10	4,4%	2,8%	2,7%	2,9%	2,9%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Gasto mediano	2,0 €	1,47 €	1,69 €	1,75 €	1,64 €

Fuente: ^{1ª} Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

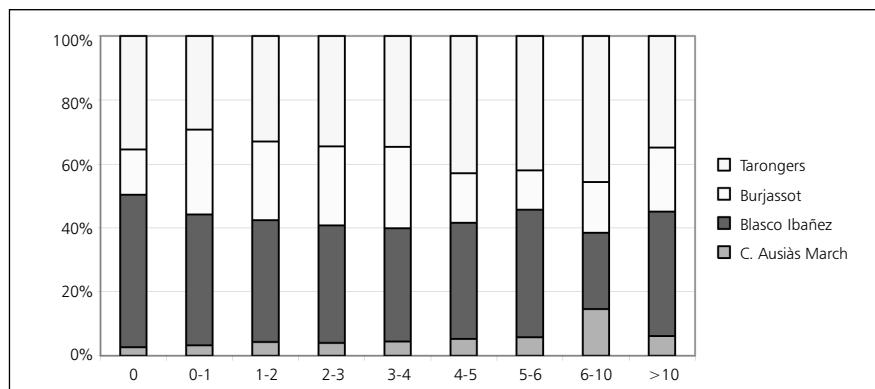
Tabla 9.8. Gasto aproximado en transporte al día (euros) por colectivos

Euros	Colectivo						Total
	Estudiantes de primer ciclo	Estudiantes de segundo ciclo	Estudiantes de tercer ciclo	Erasmus/Séneca	PAS	PDI	
0	22,0%	18,1%	22,2%	54,6%	17,6%	22,7%	21,2%
0,01 - 1,00	13,6%	11,5%	16,7%	19,2%	18,5%	19,5%	13,7%
1,01 - 2,00	24,1%	22,8%	23,1%	3,8%	31,1%	27,1%	23,7%
2,01 - 3,00	17,7%	19,9%	17,4%	13,7%	16,8%	11,5%	17,9%
3,01 - 4,00	7,3%	7,9%	3,2%	2,1%	6,2%	6,1%	7,1%
4,01 - 5,00	9,2%	10,3%	8,8%	4,6%	4,0%	2,4%	8,9%
5,01 - 6,00	3,3%	4,2%	2,1%	1,9%	2,6%	4,1%	3,5%
6,01 - 10.00	1,0%	1,2%	–	–	1,4%	1,3%	1,0%
>10.00	1,8%	4,0%	6,6%	–	1,8%	5,3%	2,9%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Gasto mediano	1,60€	1,89€	1,48€	0€	1,45€	1,62€	1,64€

Fuente: ^{1ª} Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

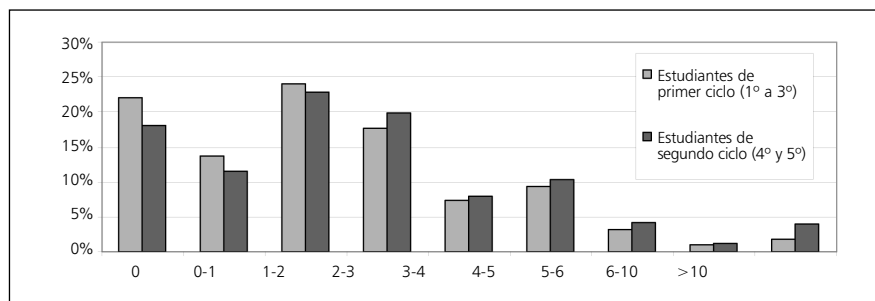
Como puede observarse en la información sobre gasto mediano diario en transporte a la universidad (Tablas 9.7 y 9.8), existen diferencias notables por campus y colectivos. El gasto mediano por persona y día en transporte para toda la comunidad universitaria se cifra en 1,64€. Es algo superior en la E.U. de Ausiàs March, donde alcanza los 2,00€, y bastante inferior en el caso de Blasco Ibáñez, con 1,47€. Las diferencias son también ostensibles entre colectivos: para los estudiantes el gasto es superior entre los de segundo ciclo (1,89€), que entre los de primer ciclo (1,60€); igualmente el gasto es algo superior entre el PDI (1,62€) que entre el PAS (1,45€). Tres variables, combinadas de diferente forma en cada caso, permiten explicar estas diferencias: el peso de los modos de transporte no mecanizados (a pie o en bicicleta) considerados como de coste 0, la distancia entre lugar de residencia y lugar de trabajo, y el empleo o no del vehículo privado (más costoso).

Gráfico 9.4. Gasto al día en transporte (€)



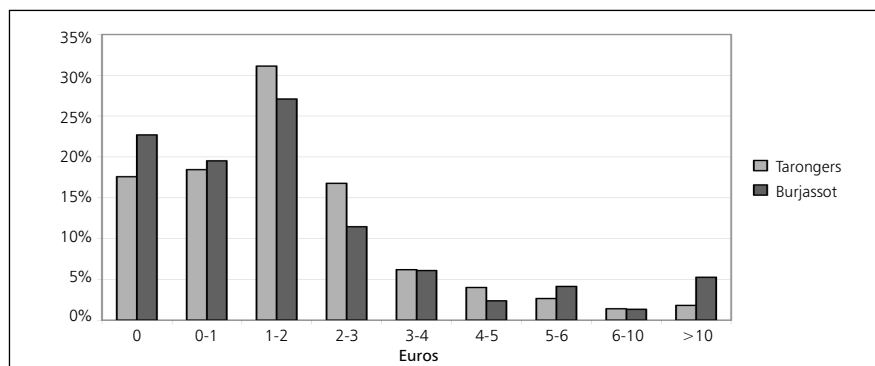
Fuente: *1ª Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València*. Elaboración propia.

Gráfico 9.5. Gasto diario en transporte. Estudiantes



Fuente: *1ª Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València*. Elaboración propia.

Gráfico 9.6. Gasto diario en transporte. PAS y PDI



Fuente: *1ª Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València*. Elaboración propia.

9.3. Satisfacción con el transporte utilizado en la actualidad y deseos de cambio manifestados

Algo más de la mitad de la comunidad universitaria (55,5%) se declara satisfecha con el modo de transporte que utiliza y no está interesada en cambiar sus pautas de movilidad. El nivel de satisfacción es especialmente alto en los campus de Blasco Ibáñez (58,3%) y Tarongers (56,2%), y resulta algo menor en Burjassot (52,2%) y especialmente en Ausiàs March (39,9%). Aunque la mayoría de la comunidad universitaria se manifieste satisfecha, se trata de una mayoría exigua que deja patente la existencia, al mismo tiempo, de un elevado nivel de insatisfacción, de deseo de cambio en el modo de acceso, lo que nos permite prever las tendencias de futuro en el caso de poder llevarse a cabo estos deseos.

Tabla 9.9. Deseo de cambiar el modo de transporte habitual para acceder a la Universidad por campus
% sobre el total de la Universitat de València

Campus	Sí	No	NS/NC	Total
Ausiàs March	2,2%	1,6%	0,2%	4,0%
Blasco Ibáñez	12,7%	22,3%	3,3%	38,3%
Burjassot	8,7%	11,2%	1,5%	21,3%
Tarongers	12,6%	20,4%	3,4%	36,4%
Total	36,1%	55,5%	8,3%	100,0%

Fuente: ^{1ª} Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

Tabla 9.10. Deseo de cambiar el modo de transporte habitual para acceder a la Universidad por campus
% sobre el total de cada campus

Campus	Sí	No	NS/NC	Total
Ausiàs March	55,0%	39,9%	5,1%	100,0%
Blasco Ibáñez	33,1%	58,3%	8,6%	100,0%
Burjassot	40,7%	52,5%	6,8%	100,0%
Tarongers	34,6%	56,2%	9,2%	100,0%
Total	36,1%	55,5%	8,3%	100,0%

Fuente: ^{1ª} Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

En efecto, junto al 8,3% de la población universitaria que no se define sobre la cuestión, un 36,1% se muestra insatisfecho con su forma de acceder a la universi-

dad, lo que supone un colectivo muy numeroso, que puede contribuir a alterar notablemente el reparto modal futuro. Esta insatisfacción encuentra su máximo en la E.U. de Ausiàs March (55,0%) y es también muy elevada en Burjassot (40,7%); es también significativo que en estas localizaciones universitarias, donde mayores son los niveles de insatisfacción, sean también los lugares donde la población tiene una opinión más formada y es más bajo el porcentaje de encuestados que No sabe/No contesta a la cuestión. El deseo de cambio, aunque algo inferior, es también notable en Tarongers (34,6%) y en Blasco Ibáñez (33,1%).

Tabla 9.11. Deseo de cambiar el modo de transporte habitual para acceder a la Universidad por colectivos
% sobre el total de la Universitat de València

Colectivo	Sí	No	NS/NC	Total
Estudiantes de primer ciclo	19,9%	28,2%	5,0%	53,1%
Estudiantes de segundo ciclo	11,0%	18,0%	2,3%	31,4%
Estudiantes de tercer ciclo	1,5%	2,9%	0,3%	4,7%
Erasmus/Séneca	0,3%	1,0%	0,2%	1,5%
PAS	1,3%	1,9%	0,1%	3,3%
PDI	2,1%	3,5%	0,4%	6,0%
Total	36,1%	55,5%	8,3%	100,0%

Fuente: ^{1ª} Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

Tabla 9.12. Deseo de cambiar el modo de transporte habitual para acceder a la Universidad por colectivos
% sobre el total de cada colectivo

Colectivo	Sí	No	NS/NC	Total
Estudiantes de primer ciclo	37,6%	53,1%	9,3%	100,0%
Estudiantes de segundo ciclo	35,2%	57,4%	7,4%	100,0%
Estudiantes de tercer ciclo	32,5%	60,9%	6,6%	100,0%
Erasmus/Séneca	18,9%	65,5%	15,6%	100,0%
PAS	38,5%	58,8%	2,7%	100,0%
PDI	34,1%	58,9%	6,9%	100,0%
Total	36,1%	55,5%	8,3%	100,0%

Fuente: ^{1ª} Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

Según colectivos, los más interesados en cambiar de medio de transporte son el PAS (38,5%), y los estudiantes en general, especialmente los de primer

ciclo (37,6%). Los deseos de cambio son ligeramente inferiores entre el PDI (34,4%). Los estudiantes Erasmus/Séneca son los más conformes con su forma de transporte y sólo una pequeña parte manifiesta deseos de cambio (18,9%).

Más allá del conocimiento sobre el grado de malestar, insatisfacción o deseo de cambio que se manifiesta en los diferentes campus o entre los diferentes colectivos, lo verdaderamente significativo de esta información radica en combinarla con las formas de acceso utilizadas en la actualidad y las deseadas.

Considerando al conjunto de la población universitaria, tanto los que no manifiestan deseos de cambio como los que sí, destaca la preferencia de cambio de uso a coche como conductor (casi un 16%). Tan sólo un 3,8% preferirían usar la bicicleta y en torno a 1% desearía acudir en motocicleta como conductores. En cuanto a los modos de transporte público, el metro es el más demandado (7,2%), un medio de transporte mucho más deseado que EMT (1,9%) o, sobre todo, el tranvía (0,9%). Por campus hay algunas diferencias interesantes. En Blasco Ibáñez hay un interés algo menor, aunque no por ello poco importante, por el uso del coche, y algo mayor por el uso de la bicicleta como posible medio de transporte alternativo al actual. En Burjassot y en Ausiàs March el interés por cambiar hacia el coche privado es especialmente marcado. En todos los casos cabe señalar el escaso interés, en general, por desplazarse en coche como acompañante. El interés por poder utilizar el metro (FGV) es destacable en Ausiàs March y, en menor medida, en Burjassot, ambos campus alejados de la actual red de metro. En todos los campus el tranvía es un modo de transporte bastante menos deseado que el metro.

El 48,8% de la población que manifiesta insatisfacción con sus pautas actuales de movilidad desea utilizar vehículo privado (la inmensa mayoría, coche como conductor: el 45,7%). Un 10,8% desea cambiar a bicicleta. Y, finalmente, el restante 40,4% manifiesta un deseo de cambio a los diferentes modos de transporte público (destacando, entre ellos, el deseo de utilizar el metro: 18,7%).

En términos globales, y salvo por el hecho de que el deseo de cambio hacia bicicleta es superior a su uso efectivo en el reparto modal actual, los deseos de cambio hacia vehículo privado y transporte público, suponen tendencias de cambio negativas, en el sentido de que apuntan hacia un reparto modal futuro menos sostenible que el actual. Baste decir que en la actualidad el 23% de la población llega a la Universidad en coche como conductor y que, entre la población que manifiesta deseos de cambio de sus pautas de movilidad, el 45,7% desea acceder de esta forma. Si esta población viera cumplidos sus deseos el reparto modal de acceso a la Universidad experimentaría un fuerte incremento en el uso del vehículo privado.

Es destacable también que sea precisamente en los campus en los que más se utiliza el vehículo privado (Burjassot y Tarongers) donde el deseo de cambio a acceder en coche como conductor es superior: la población que mani-

fiesta deseos de cambio en este sentido alcanza el 49,4% en Burjassot y el 51,6% en Tarongers (frente a un 45,7% de media de toda la Universidad). Son precisamente los campus con pautas de movilidad menos sostenibles, los que presentan tendencias más acusadas hacia la merma de la sostenibilidad. Las mismas condiciones que hacen poco atractivo el uso del transporte público y favorecen el uso del vehículo privado en estos dos campus operan para explicar tanto el reparto modal actual como los deseos de cambio observados.

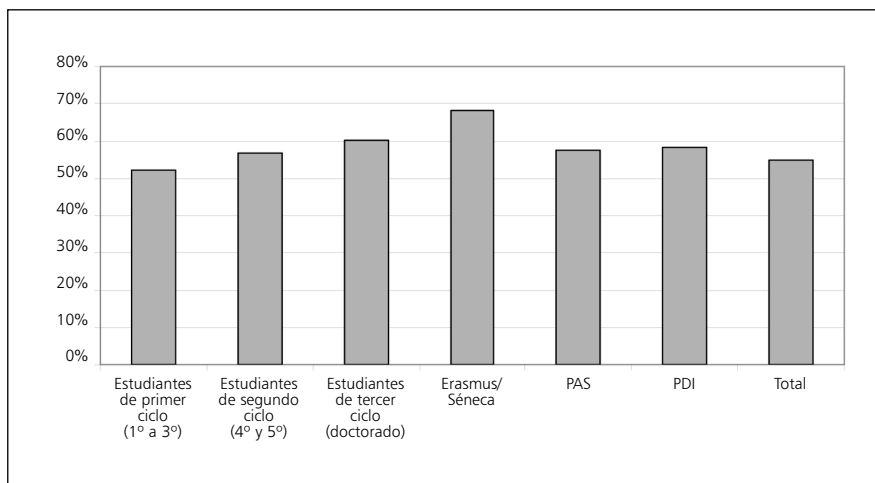
Tabla 9.13. Población universitaria que manifiesta el deseo cambiar su modo de transporte habitual. Modo de transporte que les gustaría utilizar. % según campus

Desean cambiar a:	Campus				Total
	Ausiàs March	Blasco Ibáñez	Burjassot	Tarongers	
Bicicleta	5,7%	18,0%	7,4%	7,2%	10,8%
Moto como conductor	1,0%	3,5%	1,0%	3,8%	2,9%
Coche como conductor	37,1%	38,5%	49,4%	51,6%	45,7%
Coche como acompañante	–	–	0,2%	0,2%	0,1%
Taxi	–	–	0,3%	0,1%	0,1%
EMT	4,1%	4,3%	4,9%	7,0%	5,4%
Otra compañía de autobús	0,6%	1,3%	1,8%	0,8%	1,2%
RENFE Cercanías	3,3%	2,0%	3,2%	2,2%	2,5%
Metro (FGV)	34,9%	17,9%	18,1%	17,0%	18,7%
Tranvía (FGV)	2,3%	1,8%	2,9%	3,2%	2,6%
Transporte público en general	8,2%	6,2%	8,8%	4,5%	6,4%
Otros	2,8%	6,5%	1,7%	2,4%	3,7%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fuente: ^{1ª} Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

Existen algunas diferencias según colectivos (Tabla 9.13). El PAS y el PDI son los que más desean cambiar su modo de acceso pasando a utilizar el transporte público: más de un 35% desean cambiar a metro, en torno a un 10% a EMT, y entre un 5 y un 10% a tranvía; un 10% adicional declara un deseo de cambio a transporte público de forma genérica, sin especificar modo. Así, son los colectivos más motorizados y que mayor uso hacen del vehículo privado los que de forma más intensa expresan el deseo de utilizar transporte público. Entre el PAS y el PDI que manifiesta deseos de cambio es también reseñable una fuerte inclinación por la bicicleta, con mayor intensidad entre el PAS (19%) que entre en PDI (13%).

Gráfico 9.7. Miembros de la UV que NO desean cambiar sus pautas de acceso



Fuente: ⁹ Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

Los deseos expresados por los estudiantes son diametralmente opuestos. Entre los que manifiestan un deseo de cambio, la mitad desea acceder en coche como conductor. Una parte relativamente importante aunque muy inferior desea cambiar a bicicleta (en torno a un 10%) y el resto se decanta por cambiar a transporte público, con una elevada preponderancia del metro como modo deseado (alrededor de un 20%). Este es el principal motor de las tendencias hacia una menor sostenibilidad de la movilidad universitaria, especialmente acusadas entre los estudiantes de primer ciclo. En oposición a lo reseñado para el PAS y PDI, son los colectivos que mayor uso hacen de los transportes públicos los que muestran un superior deseo de utilización del vehículo privado; los cambios a transporte público son menores, y tienden a privilegiar el metro: muy pocos estudiantes manifiestan un deseo de cambio hacia EMT (menos de un 5% de los insatisfechos) y aún menos al tranvía (menos de un 3% de los insatisfechos).

Los estudiantes Erasmus/Séneca son, con diferencia, los más dispuestos a cambiar su modo de transporte por la bicicleta, seguidos del PAS y de los estudiantes de tercer ciclo. Sin embargo, son los estudiantes de primer y segundo ciclo los más dispuestos a utilizar el coche como conductor, mucho más que el PAS y PDI, que presentan porcentajes muy bajos. Son estos, precisamente, los que más interés tienen en cambiar su modo de transporte actual por el metro y, en menor medida, el tranvía. También el interés por el autobús urbano (EMT) es relativamente importante entre los colectivos de personal de la Universidad, a los que se suman los estudiantes Erasmus/Séneca.

Tabla 9.14. Población universitaria que manifiesta el deseo cambiar su modo de transporte habitual. Modo de transporte que les gustaría utilizar. % según colectivos

Desean cambiar a:	Colectivo						
	Estudiantes de primer ciclo	Estudiantes de segundo ciclo	Estudiantes de tercer ciclo	Erasmus/Séneca	PAS	PDI	Total
Bicicleta	8,3%	10,6%	21,5%	58,1%	19,1%	13,4%	10,8%
Moto como conductor	4,3%	1,8%	1,5%	–	–	1,8%	2,9%
Coche como conductor	51,9%	47,0%	15,4%	12,1%	4,6%	3,3%	45,7%
Coche como acompañante	0,3%	–	–	–	–	–	0,1%
Taxi		0,3%	–	–	–	0,9%	0,1%
EMT	4,6%	4,1%	11,1%	28,8%	9,6%	11,7%	5,4%
Otra compañía de autobús	1,1%	1,2%	1,2%	–	–	0,9%	1,2%
RENFE Cercanías	1,9%	2,9%	7,6%	–	3,8%	3,9%	2,5%
Metro (FGV)	18,5%	18,8%	18,1%	–	39,2%	37,7%	18,7%
Tranvía (FGV)	1,3%	3,8%	4,9%	–	9,1%	5,1%	2,6%
Transporte público en general	4,3%	7,1%	9,3%	–	10,5%	12,6%	6,4%
Otros	3,5%	2,4%	8,8%	–	4,1%	8,7%	3,7%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fuente: ^{1ª} Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

La manifestación, o no, de deseos de cambio, está claramente relacionada con el modo de acceso actual, y la forma en que éste se valora (Tabla 9.15). Los más satisfechos, los que manifiestan un menor deseo de cambio, son los que acceden al campus en modos no motorizados: sólo el 12% de usuarios de bicicleta y el 13% de los que acuden a la Universidad a pie desea cambiar su forma de acceso; también es destacable el elevado grado de satisfacción de los usuarios de moto como conductor: sólo desea cambiar el 18%. Parece claro que, cuando ello es posible, el acceso no motorizado es altamente satisfactorio. La elevada satisfacción que muestran los conductores de motocicletas puede venir dada por su buena adaptación para los desplazamientos urbanos: facilidad de aparcamiento, o rapidez incluso en condiciones de congestión.

Por el contrario el deseo de cambio más intenso, dejando aparte la minoría que se desplaza en moto como acompañante, aparece entre los usuarios de transporte público. Si podemos decir que éste es moderado en el caso del metro: el 42% de sus usuarios desearían cambiar de modo, alcanza cifras mucho más elevadas en el caso de usuarios de EMT (56%) y tranvía (59,0%). El metro está mejor valorado por su superior rapidez y fiabilidad en cuanto a horarios y frecuencias, pero los medios de transporte público en superficie, más lentos y muy perjudicados por la congestión general del tráfico, muestran su delicada posición competitiva. Una buena parte de los usuarios universitarios del transporte público, muy especialmente de la EMT y del tranvía, no lo valoran positivamente, desean cambiar, y pueden considerarse de forma genérica como una demanda cautiva, que alimenta en buena medida el deseo mayoritario de cambio al uso de vehículo privado comentado más arriba.

Tabla 9.15. Deseo de cambiar de medio de transporte habitual para acceder a la Universidad según último medio de transporte utilizado para acceder al campus

Último modo de transporte utilizado	Deseo de cambio		
	Sí	No	NS/NC
A pie todo el recorrido	13,4%	62,3%	24,3%
Bicicleta	12,3%	73,3%	14,4%
Moto como conductor	18,2%	72,7%	9,1%
Moto como acompañante	70,1%	29,9%	–
Coche como conductor	33,0%	61,1%	5,8%
Coche como acompañante	31,7%	62,2%	6,1%
Taxi	57,3%	30,3%	12,5%
EMT	56,3%	40,7%	3,0%
Otra compañía de autobús	44,1%	54,2%	1,7%
Metro (FGV)	41,7%	57,1%	1,1%
Tranvía (FGV)	59,0%	39,7%	1,3%
Otros	37,6%	62,4%	–
Total	36,9%	54,6%	8,5%

Fuente: ^{1ª} Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

Por otra parte, el grado de satisfacción de los que acceden a la Universidad en coche, tanto si son conductores como si son acompañantes, es elevado: más del 60% no desean cambiar su modo de transporte. No obstante, y aunque sea una parte menor de la comunidad universitaria, el hecho de que el 33% de los que acceden a la Universidad en coche como conductores manifieste insatisfac-

ción y un deseo de cambio, supone un elemento notable y altamente significativo, que rompe con el discurso único de que lo más confortable y deseado es, siempre, el uso del vehículo privado. La captación de este tercio de la población usuaria de coche que desea abandonar su uso es un objetivo que deberían marcarse prioritariamente las medidas de mejora y fomento del transporte público.

El deseo de cambio a bicicleta, manifestado por algo más del 10% de la población insatisfecha con sus pautas de acceso, se concentra entre los estudiantes de primer y segundo ciclo (Tabla 9.16). Si podemos cifrar en aproximadamente en 2.000 los potenciales nuevos usuarios de bicicleta, más de 1.500 corresponden a esta categoría. Se trata, a partes iguales, o bien de estudiantes que en la actualidad acceden a los campus caminando (lo que permite pensar en que recorren distancias cortas), o bien de actuales usuarios de EMT o de tranvía que, como se ha señalado, son los modos de transporte público con los que la comunidad universitaria se muestra más insatisfecha. Entre el PAS y el PDI se manifiesta también un deseo de cambio hacia la bicicleta, en este caso fundamentalmente proveniente de personas que en la actualidad accede en coche como conductor (aproximadamente 100 personas).

Tabla 9.16. Miembros de la Universidad que manifiestan un deseo de cambio a BICICLETA según último modo utilizado para acceder al campus % respecto a la población universitaria que manifiesta deseos de cambio

Último modo utilizado	Colectivo				Total
	Estudiantes			PAS y PDI	
	Estudiantes de primer ciclo	de segundo ciclo y Erasmus/Séneca	Estudiantes de tercer ciclo		
A pie todo el recorrido	1,2%	1,0%	0,4%	0,2%	2,8%
Moto como conductor	0,2%	–	–	–	0,2%
Moto como acompañante	–	0,6%	–	–	0,6%
Coche como conductor	0,5%		0,1%	0,6%	1,2%
Coche como acompañante	0,1%	0,6%	0,1%		0,8%
EMT	1,0%	0,9%	0,1%	0,2%	2,2%
Otra compañía de autobús	–	0,4%	–	–	0,4%
Metro (FGV)	0,5%	–	0,2%	0,2%	0,9%
Tranvía (FGV)	0,6%	0,6%	0,2%		1,4%
Otros	0,2%	–	–	–	0,2%
Total Colectivo (N)	4,3% (763)	4,1% (771)	1,1% (207)	1,2% (213)	10,7% (1.954)

Fuente: ^ª Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

En conjunto, si la población que desea emplear la bicicleta para acudir al campus pudiera hacerlo, el uso de la bicicleta pasaría del 4,5% actual a cifras cercanas al 8,3% dentro del reparto modal. Sin embargo, en términos de mejora de la sostenibilidad de las pautas de movilidad universitarias, el impacto de este cambio sería moderado, pues retiraría población de modos igualmente sostenibles: caminar y transporte público. Solamente en el caso del PAS-PDI tendría un efecto, aunque pequeño, positivo, al eliminar fundamentalmente movilidad en vehículo privado.

El uso del vehículo privado como conductor es especialmente deseado por los estudiantes de todos los ciclos que acuden en transporte público a la universidad. Aproximadamente, 4800 estudiantes de primer ciclo y 2.400 de segundo ciclo desean abandonar el transporte público y acudir a la Universidad en su propio vehículo. Para expresar lo que significaría un cambio de esta magnitud baste decir que supondría el abandono del transporte público del 40% de los actuales usuarios del tranvía, del 23% de los actuales usuarios de metro y del 30% de los actuales usuarios de la EMT. Ello además colocaría el uso del vehículo privado en cotas muy elevadas dentro del reparto modal global: desde el actual 26% se situaría en el 42%.

Tabla 9.17. Miembros de la Universidad que manifiestan un deseo de cambio a COCHE COMO CONDUCTOR según último modo utilizado para acceder al campus. % respecto a la población universitaria que manifiesta deseos de cambio

Modo utilizado en último lugar	Colectivo				Total
	Estudiantes			PAS y PDI	
	Estudiantes de primer ciclo	Estudiantes de segundo ciclo y Erasmus/Séneca	Estudiantes de tercer ciclo		
A pie todo el recorrido	1,3%	0,4%	0,0%	0,0%	1,7%
Bicicleta	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%
Moto como conductor	0,2%	0,1%	0,0%	0,1%	0,4%
Moto como acompañante	0,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,8%
Coche como acompañante	0,1%	0,0%	0,0%	0,1%	0,2%
EMT	9,0%	3,9%	0,1%	0,2%	13,2%
Otra compañía de autobús	0,5%	0,6%	0,1%	0,0%	1,2%
Metro (FGV)	3,8%	4,1%	0,2%	0,2%	8,3%
Tranvía (FGV)	12,6%	4,9%	0,3%	0,1%	17,9%
Otros	0,2%	0,1%	0,1%	0,0%	0,4%
Total modos (N)	28,8% (5418)	14,1% (2653)	0,8% (150)	0,5% (95)	44,2% (8316)

Fuente: ^{1ª} Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

Las consecuencias para la sostenibilidad de las pautas de movilidad universitaria de un escenario futuro como el descrito más arriba serían muy negativas y de gran calado. La movilidad universitaria dejaría de ser más sostenible que la mostrada por la población en general. Sin duda, la utilización del automóvil privado presenta ventajas evidentes para la movilidad personal, como la rapidez y la libertad de horarios, sin olvidar el valor simbólico que tiene la posesión de un coche para la población. No obstante, el hecho de que la propensión a abandonar el transporte público sea diferente según modos ofrece pistas claras sobre dónde se hallan los principales cuellos de botellas que hay que resolver.

Entre el PAS y el PDI el deseo de cambiar a modo de acceso en coche como conductor es muy reducido, y supone cifras absolutas muy pequeñas. Precisamente estos colectivos están mucho más interesados en cambiar su actual uso del vehículo privado hacia el transporte público, sobre todo el metro y, en menor medida, la EMT y el tranvía.

Tabla 9.18. Miembros de la Universidad que manifiestan un deseo de cambio a EMT según último modo utilizado para acceder al campus.
% respecto a la población universitaria que manifiesta deseos de cambio

Modo utilizado en último lugar	Colectivo				Total
	Estudiantes			PAS y PDI	
	Estudiantes de primer ciclo	Estudiantes de segundo ciclo y Erasmus/Séneca	Estudiantes de tercer ciclo		
A pie todo el recorrido	0,5%	0,4%	0,0%	0,0%	0,9%
Bicicleta	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,1%
Moto como conductor	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%
Moto como acompañante	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%
Coche como conductor	0,5%	0,7%	0,3%	0,9%	2,4%
Coche como acompañante	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%
Otra compañía de autobús	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Metro (FGV)	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%
Tranvía (FGV)	0,8%	0,4%	0,1%	0,0%	1,2%
Otros	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,1%
Total modos (N)	2,4% (448)	1,6% (289)	0,5% (96)	0,9% (183)	5,4% (1016)

Fuente: ^{1ª} Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

La demanda de cambio a autobús urbano (EMT) no es muy destacada entre los diferentes colectivos universitarios (Tabla 9.18). PAS y PDI muestran un interés algo mayor que los estudiantes por este medio de transporte. A la vista

de los deseos de la población que manifiesta su interés por la EMT, ésta podría incrementar su participación en el reparto modal general en poco más de un 1%. La población que alimentaría este incremento del uso de la EMT está compuesta, fundamentalmente, por usuarios del vehículo privado (de forma especialmente intensa entre el PAS y el PDI), y usuarios del tranvía o que acuden a la Universidad caminando (caso de la población estudiantil).

El metro, por el contrario, es el modo de transporte público más deseado (Tabla 9.19). Una quinta parte de los que se muestran insatisfechos con sus pautas de movilidad actuales desearían utilizar el metro. La cifra de potenciales usuarios de metro es muy grande, y supondría un incremento de en torno al 60% de los actuales usuarios. Además, el metro captaría fundamentalmente movilidad no sostenible (aproximadamente la mitad de estos potenciales usuarios de metro abandonarían el vehículo privado), la otra mitad correspondería a medios de transporte público peor valorados (EMT y tranvía). La mayor parte del PAS y PDI que optarían por el metro abandonarían el uso del vehículo privado; entre los estudiantes, la opción del metro supondría un abandono a partes iguales del vehículo privado y de la EMT y el tranvía.

Tabla 9.19. Miembros de la Universidad que manifiestan un deseo de cambio a METRO según último modo utilizado para acceder al campus. % respecto a la población universitaria que manifiesta deseos de cambio

Modo utilizado en último lugar	Colectivo				Total
	Estudiantes			PAS y PDI	
	Estudiantes de primer ciclo	Estudiantes de segundo ciclo y Erasmus/Séneca	Estudiantes de tercer ciclo		
A pie todo el recorrido	0,8%	0,4%	0,0%	0,0%	1,2%
Bicicleta	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,1%
Moto como conductor	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%	0,2%
Moto como acompañante	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Coche como conductor	2,6%	2,3%	0,3%	3,6%	8,8%
Coche como acompañante	0,0%	0,2%	0,0%	0,3%	0,5%
Taxi	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
EMT	4,5%	1,7%	0,3%	0,1%	6,6%
Otra compañía de autobús	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,4%
Tranvía (FGV)	1,0%	1,4%	0,0%	0,0%	2,4%
Otros	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%
Total modos (N)	9,5% (1791)	6,1% (1152)	0,7% (136)	4,0% (740)	20,3% (3819)

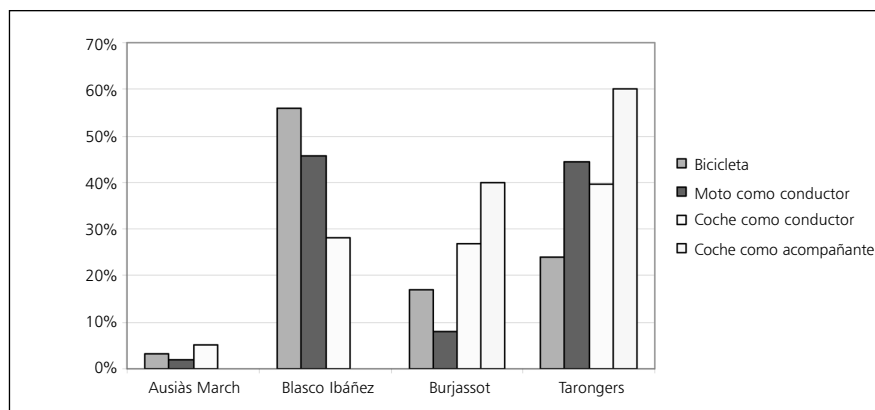
Fuente: ^{1ª} Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

Tabla 9.20. Miembros de la Universidad que manifiestan un deseo de cambio a TRANVÍA según último modo utilizado para acceder al campus % respecto a la población universitaria que manifiesta deseos de cambio

Modo utilizado en último lugar	Colectivo				Total
	Estudiantes			PAS y PDI	
	Estudiantes de primer ciclo	Estudiantes de segundo ciclo y Erasmus/Séneca	Estudiantes de tercer ciclo		
A pie todo el recorrido	0,1%	0,1%	0,0%	0,1%	0,3%
Bicicleta	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%	0,3%
Moto como conductor	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,1%
Moto como acompañante	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Coche como conductor	0,4%	0,5%	0,2%	0,5%	1,6%
Coche como acompañante	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,1%
Taxi	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
EMT	0,2%	0,1%	0,0%	0,1%	0,4%
Otra compañía de autobús	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Tranvía (FGV)	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Otros	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Total modos (N)	0,7% (141)	1,2% (226)	0,2% (45)	0,7% (113)	2,8% (526)

Fuente: 1ª Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

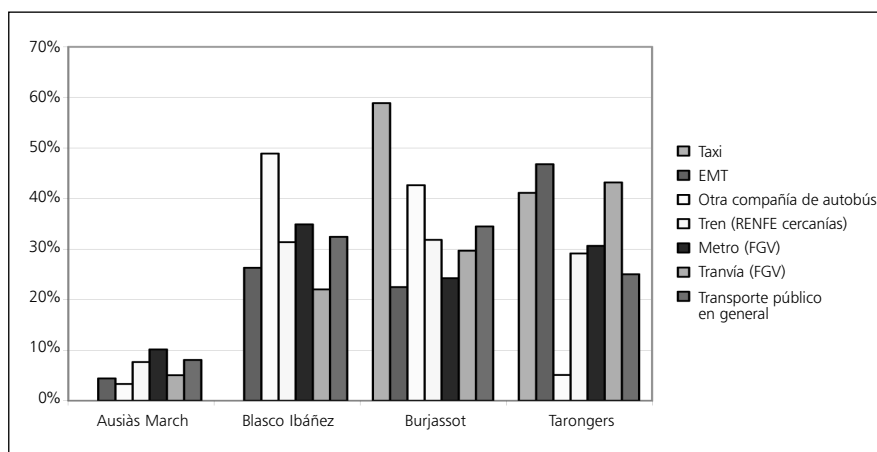
Gráfico 9.8. Modos de transporte deseados. Vehículos privados. Distribución por campus de cada modo



Fuente: 1ª Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

El tranvía concita muy pocos deseos de cambio. No obstante, es mencionado de forma bastante más frecuente por el PAS-PDI que por los estudiantes. En cualquier caso, su mayor utilización contribuiría a reducir básicamente el uso del vehículo privado, lo que resulta sin duda un elemento positivo. Son insignificantes los trasvases desde otros modos de transporte hacia el tranvía: a título de ejemplo, el deseo de cambiar de tranvía a EMT triplica el deseo de cambiar de EMT a tranvía.

Gráfico 9.9. Modo de transporte deseado. Transporte público. Distribución por campus de cada modo



Fuente: 1ª Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

Por campus (Gráficos 9.10 y 9.11) cabe destacar el interés por el uso de la bicicleta en Blasco Ibáñez, seguido de Tarongers (con la mitad del porcentaje de interesados). El vehículo motorizado privado es especialmente demandado en Tarongers y Burjassot (moto y coche), y el interés por incrementar el uso del transporte público destaca en Tarongers (EMT y Tranvía), Blasco Ibáñez (Metro, RENFE y EMT) y en Burjassot (RENFE y otras compañías de autobús). En el campus de Paterna-La Coma, de reciente creación, el mayor interés estaría asociado a poder utilizar el tranvía, seguido de la EMT.

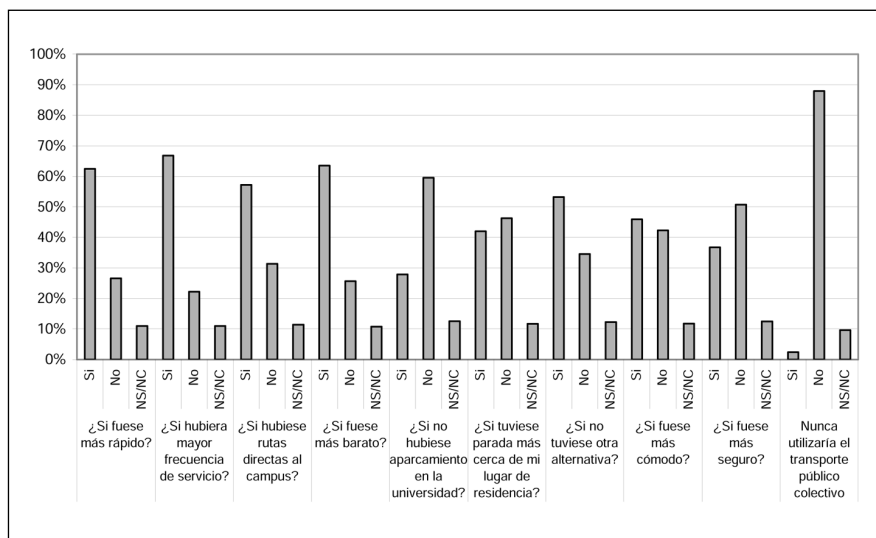
9.4. Mejoras demandadas para un mayor uso del transporte público

El colectivo universitario está, en general, interesado en el transporte público. Sólo el 2,5% de la comunidad universitaria declara que nunca lo utilizaría. Sin embargo, los encuestados señalan algunas condiciones que harían más atrac-

tivo su uso. Dichas condiciones están relacionadas con problemas que, en opinión de los encuestados, presenta el transporte público y que sería necesario subsanar para mejorar su oferta. La frecuencia, el precio, la rapidez, las rutas directas son las condiciones más señaladas.

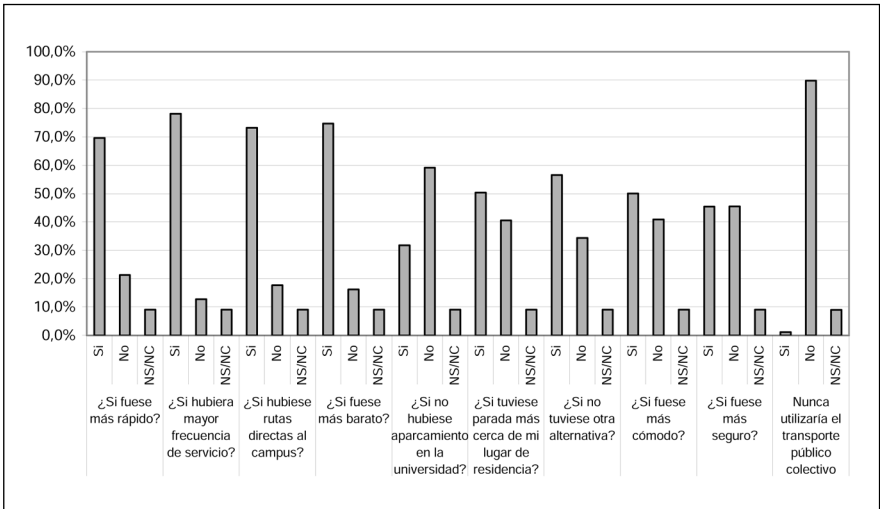
Por campus, las diferencias no son demasiado importantes. En todos los casos, la frecuencia es el elemento que más podría condicionar el uso del transporte público. Cabe destacar que en el campus de Burjassot y en el de Tarongers, la rapidez también es importante, ocupando la segunda posición, mientras que esta posición la ocupa el precio en los otros campus. Las rutas directas al campus ocupan siempre uno de los cuatro primeros puestos en importancia, excepto en el caso del campus de Blasco Ibáñez. Otros elementos, como la cercanía de una parada al lugar de residencia, la seguridad o la comodidad, parecen tener menos peso a la hora de elegir el transporte público.

Gráfico 9.10. Condiciones para el uso del transporte público.
Total Universitat de València



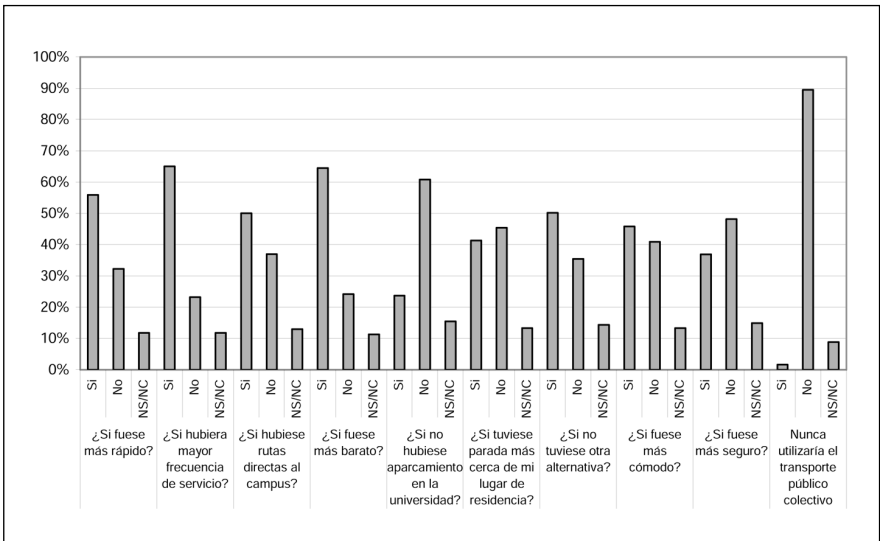
Fuente: ^{1ª} Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

Gráfico 9.11. Condiciones para el uso del transporte público.
Ausiàs March



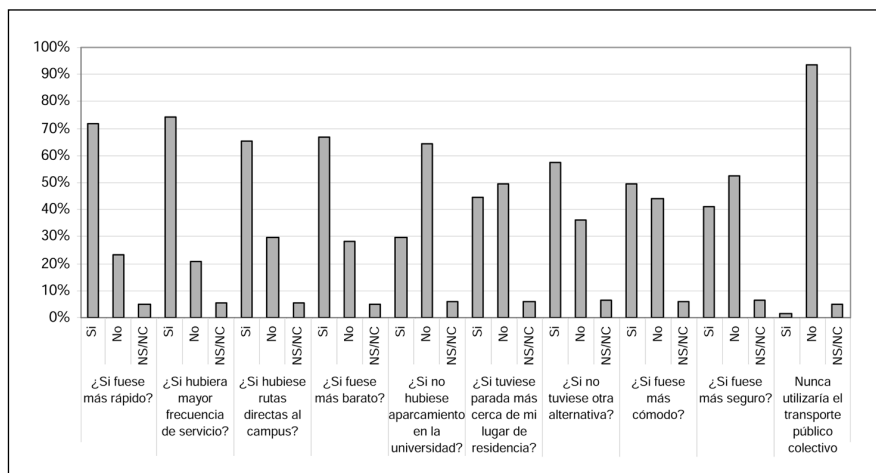
Fuente: 1ª Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

Gráfico 9.12. Condiciones para el uso del transporte público.
Blasco Ibáñez



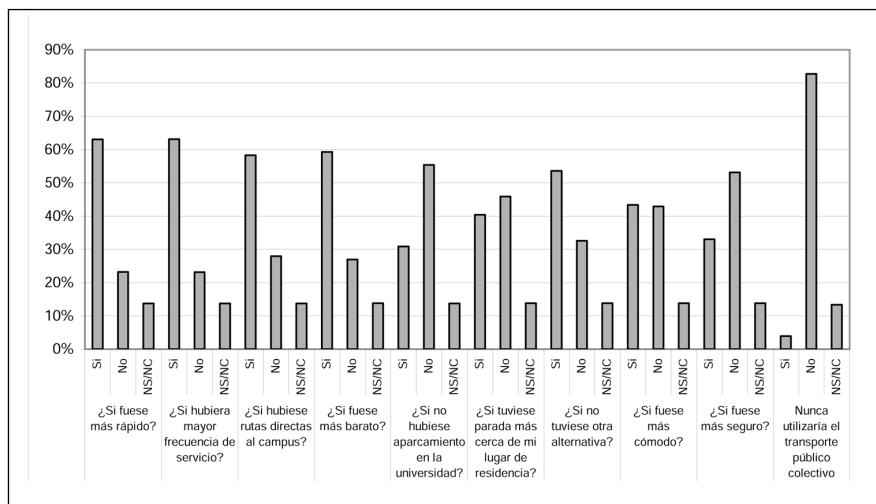
Fuente: 1ª Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

Gráfico 9.13. Condiciones para el uso del transporte público. Burjassot



Fuente: ^{1ª} Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

Gráfico 9.14. Condiciones para el uso del transporte público. Tarongers



Fuente: ^{1ª} Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

Según colectivos, las respuestas siguen el mismo patrón expuesto anteriormente. El PAS y el PDI son los colectivos con el mayor porcentaje de personas que nunca utilizaría el transporte público, un 9,6% y un 9,5% respectivamente.

vamente sobre el total de cada grupo, aunque apenas representan en total un 1% de la comunidad universitaria.

La disuasión que pudiera causar la falta de aparcamiento en la Universidad es similar entre los diferentes colectivos. Algo más de la cuarta parte de la comunidad universitaria considera que utilizaría más el transporte público si tuviera dificultades de aparcamiento. Si consideramos que los que aluden a este elemento son los que acuden en vehículo privado a la Universidad (y que suponen un 27% del total de los universitarios), podemos concluir que la facilidad y posibilidad de aparcamiento es un elemento clave para la inmensa mayoría de este colectivo. La existencia de aparcamiento es el elemento que, en última instancia, decanta el comportamiento a favor de la utilización del vehículo privado, pues su carencia sería un elemento determinante para la transferencia de movilidad hacia el transporte público.

No obstante, cualquier medida restrictiva del aparcamiento universitario no puede adoptarse aisladamente. La decisión de utilizar el vehículo privado viene también condicionada por factores de rapidez, confort, o flexibilidad. Iniciativas de restricción del aparcamiento son impensables en un contexto en el que el transporte público no mejore en esos tres aspectos, haciéndolo más atractivo y capaz de competir con el vehículo privado.

Ello queda claro en las demandas que realiza el colectivo universitario para utilizar más el transporte público: frecuencia, precio, rutas más directas, y rapidez, son, con diferente orden de preferencia según colectivos, los elementos considerados cruciales.

9.5. Mejoras demandadas para un mayor uso de la bicicleta

El potencial uso de la bicicleta es algo más restringido que el del transporte público. Algo más del 28% de los encuestados nunca utilizarían este modo de transporte para acceder a la Universidad. Las razones son variadas, entre ellas algunas obvias: a largas distancias, la bicicleta no es una opción posible.

Para el segmento de población universitaria potencialmente usuaria de la bicicleta, la seguridad en sus distintas formas —de circulación, frente a robos y la derivada de la utilización del carril-bici— es el factor más importante a la hora de decidir su uso. La inexistencia de aparcamiento para automóviles tiene un potencial de transferencia de movilidad hacia la bicicleta inferior al reseñado en el caso anterior del transporte público, aunque no es despreciable.

Por campus, el menos proclive al uso de la bicicleta es Tarongers, seguido de Burjassot, Ausiàs March y Blasco Ibáñez, por este orden. La preocupación frente a robos es algo más baja en el caso de Burjassot, quizás por tratarse de un recinto vallado con pocos accesos y que ofrece mayor

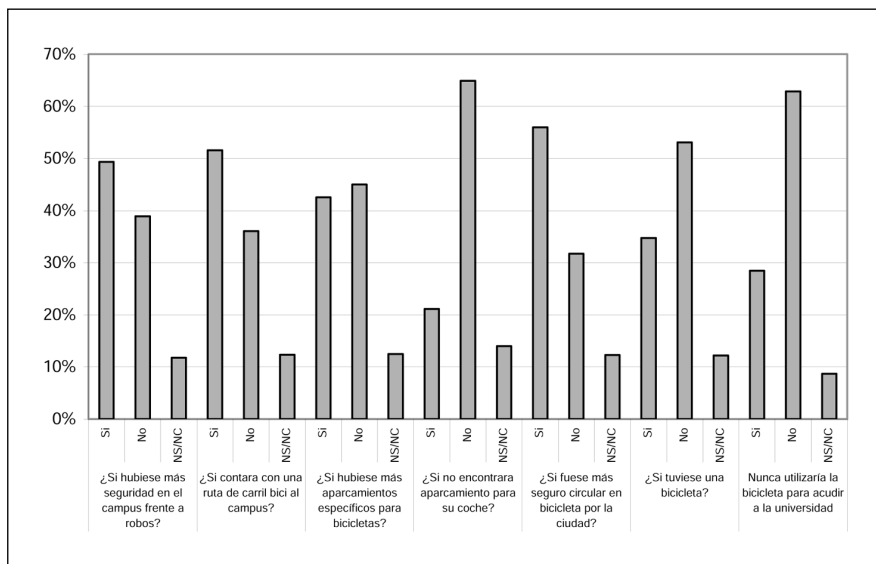
seguridad; en el resto de los campus, una mayor seguridad frente a robos es una condición para el mayor uso de la bicicleta mencionada en más de un 50% de los casos. La necesidad de circular en bicicleta en condiciones más seguras y el consiguiente incremento de los carriles bici es también mencionado en más de un 50% de los casos, con cifras algo más altas en Ausiàs March y Tarongers.

Tabla 9.21. Condiciones demandadas para hacer un mayor uso del transporte público. % respecto a cada colectivo

Población que haría más uso del transporte público para acceder a la Universidad si:	Colectivo						
	Estudiantes de primer ciclo	Estudiantes de segundo ciclo	Estudiantes de tercer ciclo	Erasmus/Séneca	PAS	PDI	Total
fuese más rápido	64,8%	65,4%	55,5%	42,3%	47,8%	43,9%	62,5%
hubiera mayor frecuencia de servicio	67,2%	69,4%	68,4%	56,2%	63,8%	53,1%	66,8%
hubiese rutas directas al campus	60,2%	57,1%	52,9%	39,1%	51,6%	42,2%	57,2%
fuese más barato	67,5%	67,7%	63,5%	45,6%	38,6%	23,6%	63,5%
no hubiese aparcamiento en la universidad	29,4%	28,3%	20,1%	17,0%	26,1%	22,6%	27,9%
tuviese parada más cerca de mi lugar de residencia	43,7%	42,1%	44,5%	29,7%	36,3%	30,8%	42,0%
no tuviese otra alternativa	56,3%	53,4%	48,8%	41,7%	46,2%	35,1%	53,2%
fuese más cómodo	48,3%	50,1%	40,4%	25,2%	28,4%	21,5%	45,9%
fuese más seguro	39,3%	38,7%	36,0%	16,1%	25,8%	15,7%	36,8%
nunca utilizaría el transporte público	1,8%	1,4%	1,7%	3,5%	9,6%	9,5%	2,4%

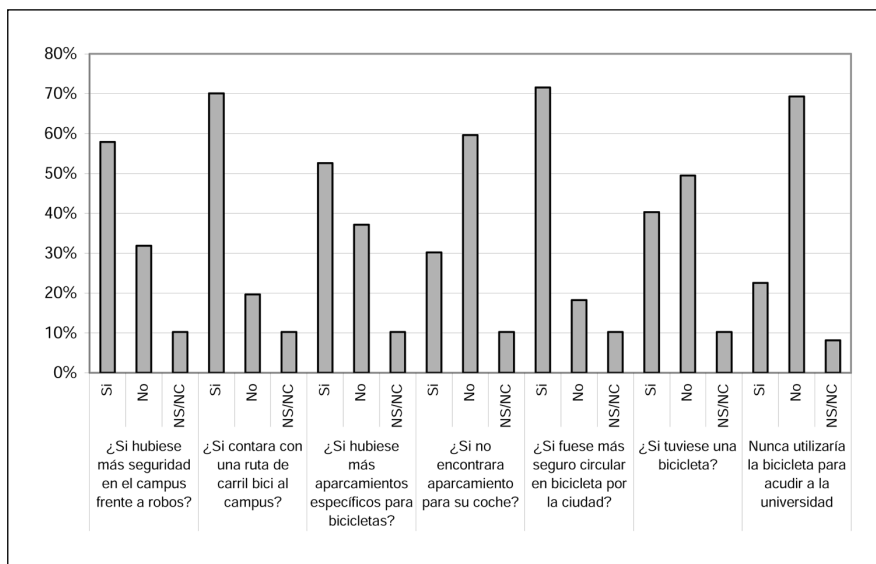
Fuente: 1ª Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

Gráfico 9.15. Condiciones para el uso de la bicicleta. Total U.V.



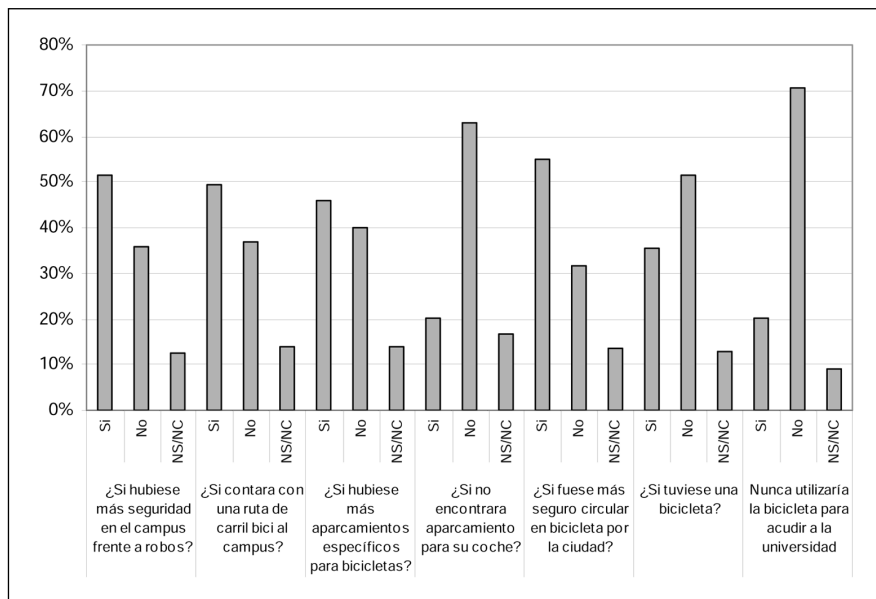
Fuente: 1ª Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

Gráfico 9.16. Condiciones para el uso de la bicicleta. Ausiàs March



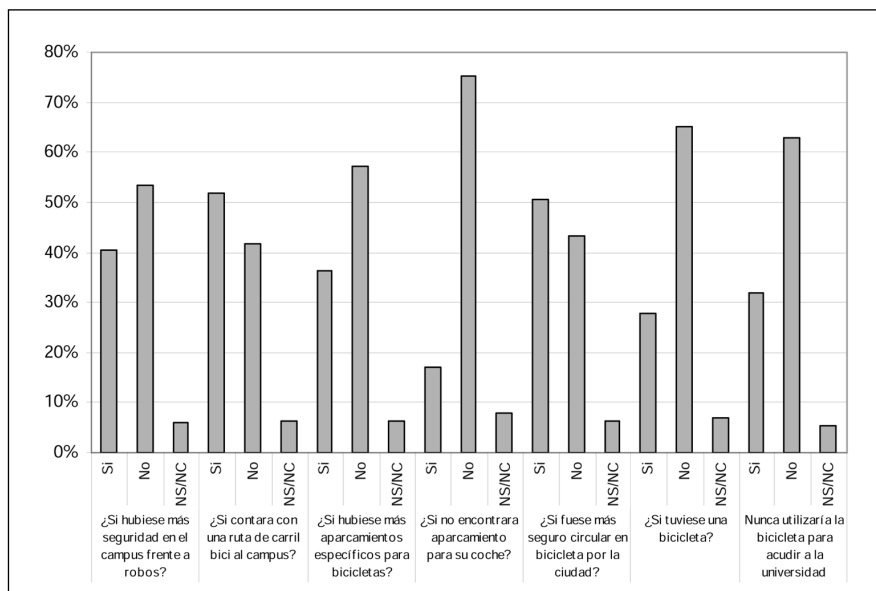
Fuente: 1ª Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

Gráfico 9.17. Condiciones para el uso de la bicicleta. Blasco Ibáñez



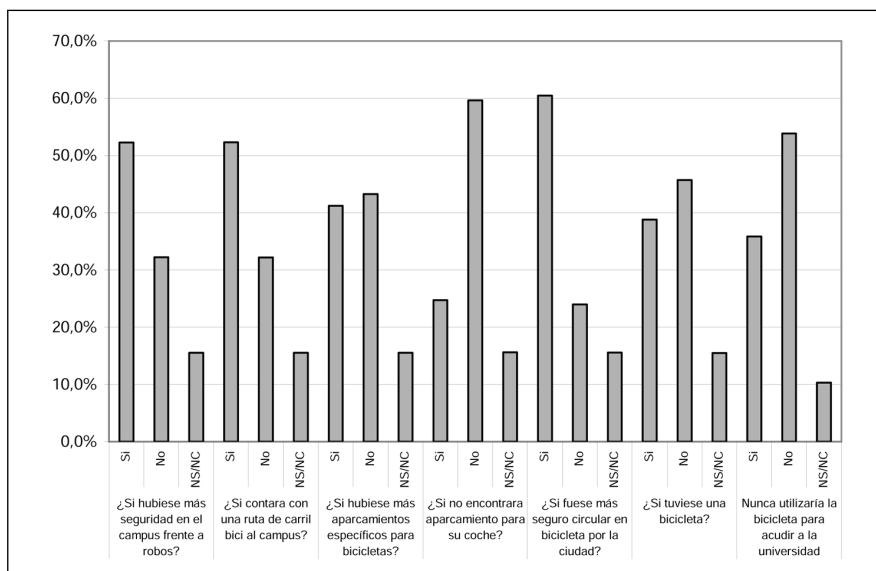
Fuente: 1ª Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

Gráfico 9.18. Condiciones para el uso de la bicicleta. Burjassot



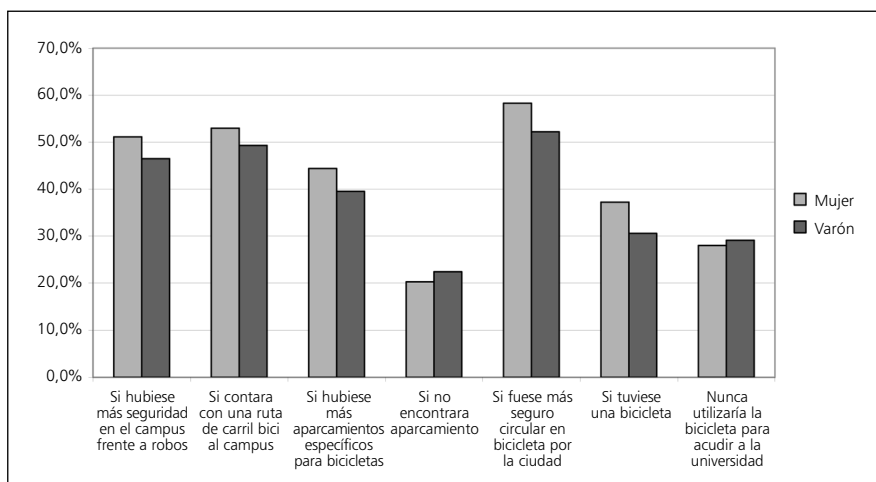
Fuente: 1ª Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

Gráfico 9.19. Condiciones para el uso de la bicicleta. Tarongers



Fuente: 1ª Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

Gráfico 9.20. Utilizaría la bicicleta si...



Fuente: 1ª Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

Por colectivos, el PAS y el PDI manifiesta un superior rechazo al uso de la bicicleta en cualquier caso (prácticamente, el 50% del total se manifiesta en este sentido), mientras que entre los estudiantes esta cifra se sitúa en torno al 25%.

Este rechazo no debe considerarse directamente como fruto de un prejuicio: en muchos casos debe contarse con la imposibilidad de utilizar este modo de desplazamiento, bien por razones personales o por las distancias a recorrer.

Tabla 9.22. Condiciones demandadas para hacer un mayor uso de la bicicleta. % respecto a cada colectivo

Población que haría más uso de la bicicleta para acudir a la Universidad si:	Colectivo						
	Estudiantes de primer ciclo	Estudiantes de segundo ciclo	Estudiantes de tercer ciclo	Erasmus/Séneca	PAS	PDI	Total
hubiese más seguridad en el campus frente a robos	49,4%	51,9%	59,7%	60,8%	53,7%	25,6%	49,4%
contara con una ruta de carril bici al campus	50,1%	55,9%	57,9%	51,0%	67,7%	33,8%	51,6%
si hubiese más aparcamientos específicos para bicicletas	42,7%	45,9%	48,1%	38,1%	43,0%	23,0%	42,6%
no encontrara aparcamiento para su coche	22,2%	23,3%	17,6%	10,5%	15,4%	9,5%	21,1%
si fuese más seguro circular en bicicleta por la ciudad	55,8%	59,4%	57,0%	47,4%	77,1%	37,7%	56,0%
si tuviese una bicicleta	37,2%	35,6%	35,7%	42,9%	22,3%	12,4%	34,7%
nunca utilizaría la bicicleta para acudir a la universidad	29,0%	24,4%	18,2%	1,7%	57,2%	44,1%	28,4%

Fuente: ^{1ª} Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València. Elaboración propia.

Los estudiantes serían más proclives que el PAS-PDI a usar la bicicleta si no encontrasen aparcamiento para su vehículo privado. Tener bicicleta tampoco implica automáticamente su uso como modo de transporte para acceder

a la Universidad: sin embargo son los estudiantes los más dispuestos a usarla si la tuvieran, mientras que el PDI es el colectivo para el que este elemento es menos condicionante. La preocupación por la seguridad es un rasgo común a todos los colectivos, siendo en general más señalado el peligro que supone circular por la ciudad en bicicleta y la necesidad de contar con carriles bici, que la preocupación frente a posibles robos.

La diferencia entre hombres y mujeres por las condiciones para un mayor uso de la bicicleta son mínimas. En general, los hombres están algo menos dispuestos a su uso que las mujeres.

IIIª Parte

Conclusiones finales y propuestas

10. Diagnóstico-resumen de la situación actual y prospectiva a corto y medio plazo

Marco territorial y sostenibilidad de las pautas de movilidad

- a) El ámbito territorial de la movilidad universitaria es de carácter supra-comarcal. Es esta escala de trabajo la que debe guiar los análisis y las iniciativas y políticas a desarrollar. La Comunidad Autónoma es el principal referente político, pues de ella depende la política de ordenación territorial, sin que ello impida la participación tanto de los gobiernos locales como del gobierno nacional, dentro de una estrategia común de actuación regional.
- b) Los diferentes campus de la Universitat de València presentan localizaciones muy dispares dentro del Área Metropolitana de Valencia, determinando la diferente potencialidad de expansión del transporte no motorizado, y la diferente oferta de transporte público. El carácter periférico del campus de Burjassot le convierte en el menos accesible por medios no motorizados, al tiempo que es el peor servido por el transporte público. El carácter céntrico del campus de Blasco Ibáñez, lo configura como el más accesible por medios no motorizados, siendo además el mejor servido por los sistemas de transporte público. En una situación intermedia se sitúan los campus de Tarongers y la E.U. de Ausiàs March.
- c) Las pautas de movilidad de la comunidad universitaria resultan, objetivamente, mucho más sostenibles que las del conjunto de la población valenciana y, en particular, de las del Área Metropolitana de Valencia. En torno a una cuarta parte de la comunidad universitaria accede a los campus por medios no motorizados (pie o bicicleta), la mitad utiliza sistemas públicos de transporte, y la cuarta parte restante, vehículos privados.
- d) El acceso a pie y en bicicleta se ve favorecido por la localización céntrica de algunos de los campus, particularmente el de Blasco Ibáñez, y la existencia de una proporción importante de universitarios que vive a corta distancia de los centros de trabajo y estudio. Existe, sin embargo, cierto potencial para un incremento del acceso en bicicleta.

- e) Una parte importante de la comunidad universitaria reside a distancias que exigen el uso de medios de transporte motorizados, bien transporte público o bien vehículos privados.
- f) En términos generales puede considerarse que el Área Metropolitana de Valencia padece de un fuerte déficit en la oferta de transporte público, en especial en lo que se refiere al modo ferroviario en relación con la dotación y la oferta existente en las Áreas Metropolitanas de Bilbao, Madrid o Barcelona.
- g) Se está produciendo un uso creciente de la bicicleta en el entorno de los campus universitarios, especialmente en el entorno de Blasco Ibáñez y de Tarongers, donde en los últimos 5 años el aforo de bicicletas se ha duplicado o triplicado. La rapidez es la mayor ventaja que encuentran los usuarios de la bicicleta, que es el colectivo que selecciona su modo de desplazamiento de forma más consciente y libre, pues sólo el 2% manifiesta no tener otra alternativa
- h) El transporte público, su eficiencia y su calidad, tiene, hoy, un carácter estratégico para la movilidad de la comunidad universitaria, para su acceso a los campus y para su calidad de vida.
- i) A más largo plazo, debe considerarse que la experiencia de la población durante sus años universitarios como usuarios del transporte público, sea ésta positiva o negativa, redundará en su comportamiento y en sus hábitos de movilidad una vez abandonadas las aulas.
- j) La comunidad universitaria supone uno de los segmentos de población en los que el transporte público tiene un mayor grado de penetración, y resulta también de gran importancia para la gestión y planificación que realizan los operadores de transporte.
- k) Como consecuencia de las localizaciones específicas de los campus en el ámbito metropolitano, las universidades están soportando un intenso tráfico rodado en sus inmediaciones. La tendencia subyacente, como consecuencia del uso masivo y creciente del vehículo privado, y de la finalización de algunas obras de infraestructura, hace prever una intensificación del problema en los próximos años.

Sistemas de transporte público

- a) El conjunto de los modos de transporte público está perdiendo peso en la movilidad universitaria, muy especialmente a partir de 2002. Tanto las líneas de EMT que sirven a los campus, como las paradas de tranvía correspondientes a los campus de Tarongers y Burjassot, han experimentado un descenso de pasajeros, en un contexto metropolitano de crecimiento del número de usuarios de los diferentes modos de transporte público.

- b) De no producirse cambios notables en la oferta de transporte público esta tendencia se agravará, pues viene determinada por los deseos de cambio en las pautas de movilidad manifestados por los universitarios. Aproximadamente, el 40% de usuarios universitarios del tranvía, el 30% de usuarios de la EMT, y el 20% de usuarios del metro, fundamentalmente pertenecientes al colectivo de estudiantes, desean abandonar el transporte público para acceder en vehículo privado a los campus.
- c) Renfe-cercanías se ve penalizada como medio de transporte universitario, por la necesidad de realizar transbordos a otros modos para llegar hasta los campus. Esta penalización es mínima para aquellos que se dirigen al campus de Blasco Ibáñez, pues la conexión vía metro es rápida y directa, pero muy elevada para los casos de Tarongers y Burjassot, en que debe transbordarse a EMT o al tranvía, que cuentan con frecuencias de paso y/o velocidades comerciales que incrementan notablemente el tiempo total de desplazamiento. Sin embargo, el nuevo proyecto de túnel pasante que serviría a los campus de Blasco Ibáñez y Tarongers, modificaría radicalmente esta situación.
- d) FGV, entre 2002 y 2005, en sólo tres años, ha perdido 444.000 viajeros (el 10% del total) en las paradas y estaciones sitas en los campus universitarios, lo que contrasta con el incremento general de pasajeros de FGV en el período (+32%). Esta caída es atribuible casi en exclusiva a la caída de usuarios del tranvía, mientras que la estación de metro de Facultats mantiene un intenso y ligeramente creciente tránsito de pasajeros.
- e) El tranvía es un modo de transporte que está perdiendo su atractivo muy rápidamente. Si la población en general está haciendo un uso cada vez menor del tranvía, esta deserción es especialmente intensa y notoria en el caso de la población universitaria. El tranvía en su conjunto está perdiendo pasajeros en los últimos años: 1.200.000 entre 2002 y 2005 (-19%). Pero lo que llama aún más la atención es que esta reducción de viajeros es más intensa en las paradas del tranvía que sirven a los campus universitarios (-21% en Burjassot y -33% en Tarongers).
- f) El principal elemento que está convirtiendo al tranvía en un modo poco competitivo es la escasa frecuencia de paso, claramente insuficiente en horas punta, sobre todo cuando es preciso absorber a los pasajeros que se dirigen a los campus transbordando desde las líneas de metro (en Empalme o Benimaclet). Los problemas del tranvía estarían lastrando la capacidad global de Metrovalencia para atraer y mantener su clientela universitaria.
- g) La EMT realizó un esfuerzo importante, especialmente a partir de 1998, para rediseñar su oferta de forma que fuera más competitiva y atractiva para la población que se trasladaba a los campus universitarios, especialmente a partir del impacto que supuso la creación del campus de Tarongers, una estrategia que se coronó con cierto éxito, especialmente entre 1999 y 2002.

- h) La EMT está perdiendo también cuota de mercado en la movilidad universitaria, especialmente a partir de 2002, cuando la compañía parece relajar su apuesta por recuperar el pasaje universitario. En algunas de las líneas que sirven a los campus universitarios, especialmente en los casos de Burjassot y Tarongers, se está produciendo desde esta fecha un proceso paralelo de empeoramiento de frecuencias y caída del pasaje. No obstante, y a pesar de este proceso, la EMT es empleada como modo final de acceder al campus de Burjassot por el 16% de la comunidad universitaria, y del 15% en Tarongers, de forma que su papel en ambos campus dista mucho de ser residual.
- i) Existen deficiencias en la integración urbana de las líneas de autobús. En el caso de EMT, el respeto estricto al carril-bus es una asignatura pendiente del tráfico urbano, especialmente fuera de las principales avenidas de la ciudad. En el caso de Metrobús, no están habilitados espacios específicos para su parada, de forma cómoda y segura, en los campus universitarios.
- j) Los autobuses metropolitanos tienen un papel cuantitativamente pequeño en la llegada de universitarios a los campus. No obstante este papel es crítico para algunas localidades que carecen de alternativas, y podría ser mucho más importante de contemplarse la demanda universitaria en el diseño de las líneas de autobuses metropolitanos en plataforma reservada que ha propuesto la Conselleria d'Infraestructures i Transport.

Dinámica transporte público/transporte privado en los últimos años

- a) Una buena parte de los usuarios de transporte público lo hace porque carecen de alternativas: el 25% de los usuarios del metro, el 32% de la EMT, el 47% de otras compañías de autobús y el 50% en el caso del tranvía. Es altamente probable que estos usuarios cautivos vayan abandonando los modos de transporte públicos a medida que su capacidad adquisitiva se lo permita. Este hecho está sin duda en la raíz de la caída global de la demanda universitaria de transporte público que se detecta en los últimos años.
- b) Desde 2002 los principales modos de transporte público que tienen un papel importante en el acceso a los campus (especialmente la EMT, el tranvía, y como reflejo de éste último el metro) están perdiendo atractivo para la comunidad universitaria. La demanda que la comunidad universitaria hace de estos modos de transporte público está disminuyendo, año a año, en todos los casos.
- c) La caída está teniendo lugar en todos los principales modos de transporte público, por lo que no se están produciendo transvases significativos de unos modos a otros. Al menos desde 2002, la caída de demanda

universitaria que sufren las líneas de EMT no puede atribuirse a la concurrencia del tranvía, que también está viendo disminuir su demanda, en ocasiones incluso por encima de la de la EMT.

- d) El pequeño incremento del uso de la bicicleta no puede tampoco explicar la intensa caída de demanda de los modos de transporte público. Por otro lado, no se está produciendo un transvase desde el transporte público al acceso a pie: las distancias a recorrer no lo favorecen.
- e) La caída de matrícula universitaria desde 2002 ha sido de una intensidad muy inferior al descenso observado en el uso del transporte público, y tampoco ofrece una explicación suficiente.
- f) La única explicación plausible, coherente con el escenario expuesto con los resultados de la 1ª Encuesta de Movilidad, es que se está produciendo un trasvase importante de movilidad desde el transporte público hacia el vehículo privado, lo que sitúa la movilidad universitaria en una dinámica de homogeneización con las pautas seguidas por el conjunto de la sociedad valenciana y, por tanto, de creciente insostenibilidad.
- g) Ello resulta coherente con los deseos manifestados por la comunidad universitaria. Globalmente éstos van en la línea de incrementar el uso del vehículo privado y abandonar el transporte público. La creciente insostenibilidad de este modelo no se ve suficientemente compensada por la ligera tendencia a incrementar el uso de la bicicleta.

Grado de satisfacción y deseos de cambio en las pautas de movilidad

- a) La población que se desplaza a pie o en bicicleta, modos no motorizados, es, con diferencia, la que muestra un mayor grado de satisfacción con sus pautas de movilidad. La posibilidad de desplazamiento a pie viene muy condicionada por la distancia a recorrer. En el caso del uso de la bicicleta, éste es posible a mayores distancias, siempre que se pueda realizar en condiciones de mayor seguridad. Una extensión del carril bici que configure itinerarios seguros a los campus es el principal elemento que contribuiría a un incremento sensible de su uso.
- b) El transporte público concita críticas principalmente en los aspectos relacionados con la frecuencia y el precio. La valoración de los distintos modos de transporte público es sin embargo muy desigual. El medio peor valorado es el tranvía, y el mejor valorado, el metro, ocupando la EMT una posición intermedia. La valoración del metro es lo suficientemente elevada como para ser el único medio de transporte público que podría tener una capacidad sensible de captar demanda del vehículo privado. No así en el caso de la EMT, o especialmente del tranvía, para los que se valora negativamente la insuficiencia de frecuencias, los tiempos de espera y la dificultad de los transbordos, particularmente en horas de máxima afluencia.

- c) El vehículo privado es el principal modo de acceso deseado por la mayoría de los estudiantes usuarios del transporte público. Sin embargo, existe una parte importante de sus actuales usuarios, fundamentalmente PAS y PDI, pero también un número apreciable de estudiantes, que desean abandonarlo para utilizar transporte público. Este abandono, sin embargo, no se producirá mientras no mejore la oferta del transporte público y crezcan las dificultades de aparcamiento en los campus universitarios.

Las tarifas del transporte público: abonos económicos y convenios

- a) La comunidad universitaria hace un uso intensivo de los abonos económicos que ofertan los operadores de transporte. El uso se centra fundamentalmente en los bonos de 10 viajes que permiten una elevada flexibilidad en su uso (Bonometro, bonobús y bono transbordo). De entre los títulos de transporte con una validez temporal, el único con una penetración importante entre la comunidad universitaria es el título integrado de la ETM, de validez mensual, que permite el transbordo, en cualquier zona tarifaria de Metrobús, FGV y EMT. De entre los títulos temporales de un solo operador sólo tienen cierto grado de penetración los títulos de Renfe, modo no integrado en el esquema de transporte metropolitano, mientras que los títulos exclusivos de FGV tienen poca aceptación.
- b) La firma de convenios entre la Universitat de València y operadores de transporte público resulta un camino adecuado para intentar lograr un marco tarifario favorable a los intereses de la comunidad universitaria, que debería redundar en un mayor atractivo del transporte público.
- c) La experiencia derivada del primer convenio suscrito en este sentido (en 2005, con FGV) ha permitido perfilar mejor las características básicas que debe reunir este tipo de iniciativas para tener éxito y ser atractivo para los potenciales usuarios universitarios; para ello, debería atenderse a las siguientes cuestiones:
 - Los nuevos títulos deben ofrecer ahorros sensibles respecto a otras opciones tarifarias
 - Su tramitación debe ser sencilla
 - Debe solucionar el conjunto de la movilidad de la población que los adopte. Para ello, debería ser posible su uso en TODOS los modos de transporte público, permitiendo el transbordo entre ellos. Los títulos de transporte metropolitano integrados son mucho más atractivos que los de un sólo operador.

Infraestructuras de parking para bicicletas de la Universidad

- a) La oferta actual de aparcamiento para bicicletas en la Universidad está correctamente dimensionada, sin que se observen fenómenos de saturación, ni siquiera en horas punta. Esto es así incluso en el campus de Blasco Ibáñez, donde tanto la dotación de aparcabicis como la afluencia de bicicletas es mayor, y donde se alcanzan picos de ocupación teórica del 80% de la capacidad.
- b) Una parte importante de las bicicletas que acuden a los campus, en torno a 1/3 en hora punta, aparcan de forma incorrecta, en espacios no habilitados para ello o utilizando los aparcabicis de forma que se inutiliza parte de su capacidad. Ello es debido a una percepción de inseguridad frente a robos que pretende superarse a través de estos comportamientos.
- c) La intensificación en el uso de la bicicleta como modo de acceso final a los campus precisa de un cambio de modelo que controle la degradación de los espacios internos de los campus, ofreciendo más seguridad a los usuarios y no permitiendo las prácticas de aparcamiento irregular.

Infraestructuras de parking de acceso libre para automóviles en la Universidad

- a) Los espacios destinados a parking para automóviles presentan un grado de ocupación muy elevado, que, globalmente, supera su capacidad en horas punta: 104% entre las 11 y las 12. Dada la gran oferta de espacio para parking en el campus de Tarongers, la ocupación «sólo» llega aquí al 92%, mientras que en Burjassot marca el 119% y en Paterna el 170%.
- b) Ello implica necesariamente la existencia de automóviles mal estacionados. Esta práctica se da incluso en el campus de Tarongers (un 10% del los automóviles), aunque haya superávit de plazas, y alcanza cotas mucho más elevadas en Burjassot (17%).
- c) La masificación de los espacios de aparcamiento libre, unido a la práctica de estacionar incorrectamente, supone un elemento de primer orden en la degradación paisajística y de la calidad de vida de los campus. Esta masificación llega incluso a manifestarse en los espacios públicos adyacentes a los campus.

Infraestructuras de parking de acceso restringido para automóviles en la Universidad

- a) Durante el curso actual el colectivo de PAS y el PDI usuario del vehículo privado no está teniendo, por lo general, dificultades para encontrar plaza de aparcamiento dentro de las instalaciones universitarias. No

obstante, los niveles de ocupación en hora punta son muy elevados en el campus de Burjassot, en los parkings de los edificios departamentales del campus de Burjassot y en el Rectorado.

- b) La demanda va creciendo en estos parkings de forma ligera pero constante. Al ritmo en que ésta va creciendo en los parkings que cuentan aún con capacidad sobrante durante el primer cuatrimestre del curso, los momentos de saturación y plena ocupación podrían empezar a aparecer a corto plazo en el campus de Burjassot y algo más tarde en Blasco Ibáñez; en el caso de Tarongers, la saturación tardará algo más en aparecer, al contar con una importante reserva de plazas en el Edificio de Deportes. Estos problemas de saturación se manifestarán de forma que serán cada vez más frecuentes los períodos de plena ocupación, éstos comenzarán a horas cada vez más tempranas y tendrán una duración cada vez más prolongada.

Consideraciones generales sobre la oferta de parking para automóviles en la Universitat de València y la gestión de la movilidad metropolitana

- a) En términos generales, debe tenerse en cuenta que la existencia de plazas de parking en los campus universitarios supone un incentivo de primer orden para el uso del vehículo privado, al reducir los tiempos totales de desplazamiento. La provisión de plazas de parking, que pudiera entenderse como una respuesta a la existencia de una demanda, genera también nueva demanda adicional. Elimina una de las principales desventajas que tiene el uso del vehículo privado (la imposibilidad o dificultad de aparcar en el lugar de destino), incrementa sobremanera su atractivo, pudiendo disfrutarse sin restricciones de las ventajas inherentes a su uso. Indefectiblemente, la nueva demanda así generada acaba por saturar las infraestructuras creadas.
- b) Ello nos sitúa en un modelo de movilidad crecientemente insostenible, tanto por los sobrecostes ambientales del uso creciente del vehículo privado, como por los costes financieros que supone la permanente creación y el mantenimiento de infraestructuras muy costosas, especialmente en un escenario, como el universitario, de escasez de recursos.
- c) Debe tenerse también en cuenta que el fomento de los desplazamientos en vehículo privado, al reducir la demanda del transporte público, contribuye a aumentar el déficit de explotación en que éste incurre, contribuye a reforzar una espiral negativa bien conocida de reducción del servicio, menor atractivo del transporte público y subsiguiente menor demanda, mayor uso del vehículo privado y mayor demanda de infraestructuras ligadas a él, etc. Se trata de una dinámica peligrosa y difícil de revertir.

- d) Para mantener y alcanzar un modelo de movilidad universitaria más sostenible, tanto ambiental como social y financieramente, es preciso que la Universidad, las administraciones públicas, y los operadores de transporte caminen juntos en la formulación de políticas y acciones, que, de forma paulatina, vayan incrementando la calidad y atractivo de los servicios de transporte público, al tiempo que se van reduciendo las ventajas inherentes del uso del vehículo privado. No basta con actuar aisladamente o unilateralmente en uno de los elementos del problema; es necesario actuar de manera coordinada y comprensiva, aunque sea de forma pausada, sobre el conjunto.
- e) A partir de la información recabada en la encuesta, se puede informar que el comportamiento de los usuarios universitarios de automóvil es muy sensible a la existencia de parking en los campus. Su ausencia, o la restricción de su uso, es un elemento suficientemente potente para provocar una importante transferencia de demanda al transporte público.
- f) No obstante, cualquier medida restrictiva del aparcamiento universitario no puede adoptarse aisladamente. La decisión de utilizar el vehículo privado viene también condicionada por factores de rapidez, confort o flexibilidad. Las iniciativas de restricción del aparcamiento son impensables en un contexto en el que el transporte público no mejore en esos tres aspectos, haciéndolo más atractivo y capaz de competir con el vehículo privado. De lo contrario, se corre el riesgo de generar un malestar innecesario.
- g) Se precisan foros de encuentro y de diálogo que permitan formular un futuro Plan de Movilidad Universitaria en el marco de unas líneas estratégicas de movilidad metropolitana, de las cuales la Generalitat debe ser el principal impulsor. Para ello sería útil la creación de una Mesa de Movilidad Universitaria, con la participación de representantes de la Universidad, las administraciones públicas, y operadores de transporte, con el fin de llevar adelante propuestas que permitan mejorar en términos de sostenibilidad y bienestar las pautas de movilidad de la población universitaria, a partir del acuerdo en objetivos estratégicos, programas y compromisos de inversión entre todas las partes.

11. Propuestas de actuación en un nuevo escenario de movilidad

Ámbito: Elaboración de una estrategia de movilidad universitaria y su integración dentro de las estrategias de movilidad metropolitana y regional

Objetivo	Propuesta	Agentes implicados
Alcanzar consensos dentro de la Universitat de València sobre gestión de la movilidad.	Creación de un grupo de trabajo con participación de los distintos colectivos universitarios y campus, con el fin de determinar los objetivos estratégicos que deben guiar la gestión de la movilidad y elaborar propuestas viables, sostenibles y aceptables para el conjunto de la comunidad.	Universitat de València
Integración de la gestión de la movilidad universitaria dentro de las estrategias de movilidad metropolitana y regional.	Creación de una Mesa de Movilidad Universitaria, con la participación de representantes de la Universidad, políticos, y operadores de transporte, con el fin de llevar adelante de forma coordinada con la política de movilidad metropolitana y regional las propuestas que permitan mejorar en términos de sostenibilidad y bienestar las pautas de movilidad de la población universitaria.	Universitat de València Ayuntamientos de Valencia y Burjassot Conselleria d'Infraestructures i Transport Ministerio de Fomento Gestores y operadores de transporte

Ámbito: Fomento de la movilidad no motorizada (acceso en bicicleta a los campus)

Objetivo	Propuesta	Agentes implicados
Incremento de la seguridad de la circulación	Extensión del carril bici de la ciudad de Valencia, priorizando la interconexión de los tramos existentes y la oferta de itinerarios continuos de acceso a los campus desde los diferentes barrios de la ciudad.	Ajuntament de València
	Prolongación del carril bici metropolitano de conexión entre la estación de Empalme de FGV y el campus de Burjassot.	Entitat de Transport Metropolità Conselleria d'Infraestructures i Transport Ajuntament de Burjassot
Incremento de la seguridad frente a robos y disciplina de aparcamiento en los campus	Cambio en la política de aparcabicis en los espacios abiertos de los campus, migrando hacia modelos que primen la seguridad y permitan un correcto anclaje de las bicicletas.	Universitat de València
	Utilización de espacios cerrados y cubiertos de la Universidad para parking denso y más seguro de bicicletas.	Universitat de València
	Campañas de concienciación de los usuarios de bicicleta en el sentido de eliminar el aparcamiento irregular y de formación en sistemas de anclaje seguro.	Universitat de València

Ámbito: Fomento del uso del transporte público (modos ferroviarios)

Objetivo	Propuesta	Agentes implicados
Mejora de las infraestructuras ferroviarias).	Acceso directo de Renfe-Cercanías a los campus universitarios. Apoyo al proyecto de túnel pasante de Renfe N-S para su uso por parte de los trenes de cercanías, con estaciones en los campus de Blasco Ibáñez y Tarongers, más allá incluso de la decisión última que se pueda tomar sobre el trazado metropolitano del AVE.	Ayuntamiento de Valencia Adif Renfe Ministerio de Fomento
	Impulso al Plan de Mejora de la línea 1 de metro, que haga más atractivo el uso de este medio de transporte en los ámbitos metropolitanos, a través de la duplicación de la vía, el incremento y modernización del material móvil y el incremento de frecuencias.	FGV GTP Conselleria d'Infraestructures i Transport
Incremento de la oferta de plazas (frecuencias y capacidad)	Aprovechar la liberación del tráfico de largo recorrido de la red de ancho ibérico de Renfe, consecuencia de la ejecución del AVE, para incrementar la frecuencia de los servicios de cercanías, especialmente en el actual cuello de botella del tramo Silla-Valencia, incrementando la dotación de plazas ofertadas y de material móvil.	Adif Renfe Ministerio de Fomento
	Intensificación de los servicios de tranvías-lanzadera de la línea 4 en horas punta que unan las principales estaciones de transbordo con los campus universitarios (Benimaclet-Tarongers y Empalme-Burjassot). La plena puesta en marcha de esta medida exigiría pequeñas obras de infraestructura en las estaciones afectadas y la utilización de los nuevos tranvías de doble cabina.	FGV GTP Conselleria d'Infraestructures i Transport
	Inversión en material móvil que haga posible incrementar las frecuencias hasta el máximo técnico que permitan las infraestructuras, aumentando la capacidad de los convoyes y permitiendo hacer frente tanto a la demanda en horas punta como a posibles incidencias de explotación.	Renfe Ministerio de Fomento FGV Conselleria d'Infraestructures i Transport

Ámbito: Fomento del uso del transporte público (autobuses)

Objetivo	Propuesta	Agentes implicados
Mantenimiento y revitalización de la línea 63 de EMT al campus de Burjassot.	Rediseño de la misma con el fin de transformarla en una conexión rápida y directa entre Valencia y el campus de Burjassot, reduciendo sus paradas en la ciudad a aquellos puntos que permitan el transbordo desde Renfe o el metro (Xàtiva, Plaza de España, Àngel Guimerà), lo que la convertiría en una alternativa competitiva.	EMT
	Convenio a tres bandas entre la EMT, la Conselleria d'Infraestructures y Transport y la Universitat de València con el fin de mantener, ampliar y mejorar el servicio de la línea 63, incluyendo los días sin clases pero con actividad universitaria, considerando que el campus de Burjassot no puede ver reducida su accesibilidad por transporte público a un único operador.	EMT Conselleria d'Infraestructures i Transport Universitat de València
Mejora de la accesibilidad por autobús a los campus.	Prolongación de las líneas de EMT en el campus de Tarongers hasta la rotonda existente a la altura de la c/ Ingeniero Fausto Elio, con el fin de mejorar la accesibilidad al conjunto del campus.	EMT
	Habilitación de espacios adecuados para la parada de los autobuses tanto de EMT como de Metrobús, especialmente en el campus de Tarongers, con el objeto de primar la seguridad de los pasajeros.	EMT Metrobús Entitat de Transport Metropolità Ayuntamiento de Valencia Conselleria d'Infraestructures i Transport Universitat de València
Desarrollo de las conexiones con la red de autobuses metropolitanos.	Rediseño de la propuesta de autobús metropolitano en plataforma reservada, de forma que se contemple el servicio a los campus universitarios, en dos aspectos: — inclusión de paradas en estaciones intermodales que faciliten los transbordos a modos con destino directo en los campus universitarios — Parada en el campus de Burjassot en la Línea 4 de Valencia a Llíria.	ETM Conselleria d'Infraestructures i Transport

**Ámbito: Fomento del uso del transporte público
(intermodalidad e integración tarifaria)**

Objetivo	Propuesta	Agentes implicados
Mejora de las infraestructuras de intermodalidad.	Creación de parkings seguros para bicicletas y de nuevos parkings para automóviles en las estaciones periféricas de FGV y de Renfe Cercanías, como elemento de captación de demanda alejada y/o dispersa.	Renfe Adif Ministerio de Fomento FGV Conselleria d'Infraestructures i Transport
Avances en el proceso de integración tarifaria.	Inclusión a todos los efectos de Renfe Cercanías en el esquema de integración tarifaria del Área Metropolitana de Valencia.	Renfe Ministerio de Fomento Entitat de Transport Metropolità Conselleria d'Infraestructures i Transport
	Implantación de un Abono Transporte Jove también válido para las zonas tarifarias B, C y D.	Entitat de Transport Metropolità Operadores de transporte
	Implantación de Bonos Transbordo de 10 viajes también para las zonas B, C y D, y todos los operadores de transporte.	Entitat de Transport Metropolità Operadores de transporte

Ámbito: Fomento del uso del transporte público (convenios de la Universitat de València con operadores de transporte)

Objetivo	Propuesta	Agentes implicados
Reducción del precio de los transportes públicos para la comunidad universitaria	<p>Establecer un convenio con la Entitat de Transport Metropolità (ETM) para la cofinanciación de un título de transporte universitario que:</p> <ul style="list-style-type: none"> — sea válido para todos los campus; — sea válido para todos los modos de transporte integrados en ETM (en la actualidad FGV, EMT y Metrobús), permitiendo el transbordo entre ellos; — pueda emitirse para todas las zonas de cobertura de la ETM (A, B, C y D); — pueda ser utilizado en iguales condiciones fuera del período y los días lectivos. 	Universitat de València Entitat de Transport Metropolità Operadores de transporte Conselleria d'Infraestructures i Transport

Ámbito: Gestión de la movilidad entre campus del PAS y el PDI

Objetivo	Propuesta	Agentes implicados
Facilitar los desplazamientos del personal que desarrolla labores en diferentes campus.	Establecimiento y difusión de la posibilidad de estar habilitado para utilizar los parkings de uso regulado de todos los campus donde se desarrolle labores de forma temporal durante un determinado cuatrimestre o curso académico fuera del centro de adscripción principal.	Universitat de València
	Pago de una ayuda a la movilidad al personal que renuncie al uso de su vehículo privado en la movilidad entre campus.	Universitat de València

Ámbito: Gestión de los parkings universitarios y acceso en automóvil

Objetivo	Propuesta	Agentes implicados
Control y mantenimiento de la demanda de aparcamiento privado dentro de los límites de capacidad de las actuales infraestructuras.	Integración de la política de provisión de parking para el personal de la Universidad, dentro de un esquema más general de política social de ayuda a la movilidad, que podría integrar una combinación de los siguientes elementos: <ul style="list-style-type: none"> — cobro de una tasa por el uso de las instalaciones de parking, que, con carácter finalista, se dedicara a financiar la ayuda a la movilidad en transporte público del personal de la Universidad; — pago de ayudas para la movilidad en transporte público al personal de la Universidad, en caso de renunciar al uso del parking para automóviles; — negociación de ventajas tarifarias en transporte público para el personal de la Universidad. 	Universitat de València ETM Operadores de transporte
	Elaboración de una normativa de uso que privilegie, o abarate, el acceso de aquellos usuarios con mayores necesidades objetivas (discapacitados...) o que siguen comportamientos más sostenibles (coches compartidos).	Universitat de València
	Elaboración de mecanismos que faciliten los contactos entre miembros de la comunidad universitaria a través de la página web de la Universidad con el fin de incrementar el uso compartido de los automóviles.	Universitat de València

IV^a Parte

Anexo

Cuestionarios

ENCUESTA SOBRE MOVILIDAD DE LOS ESTUDIANTES UNIVERSITARIOS EN LA UVEG. Curso 2005-2006
Institut Interuniversitari de Desenvolupament Local. Departament de Geografia. Universitat de València

La respuesta a este cuestionario es voluntaria.
Los datos se tratarán siempre de forma agregada y anónima

A rellenar por el encuestador:		Nº DE LA ENCUESTA _____
Campus _____	Centro _____	
Aula _____	Titulación _____	Curso _____
Grupo/Asignatura/Aula _____	Idioma _____	
Fecha y hora _____		

1. EDAD _____ 2. SEXO Varón Mujer
3. CÓDIGO POSTAL DE SU LUGAR DE RESIDENCIA HABITUAL DURANTE EL CURSO _____
 Si no lo sabe, o no está seguro, por favor, detalle municipio y calle _____

4. COLECTIVO DE ESTUDIANTES AL QUE PERTENECE (marque la opción apropiada)

<input type="checkbox"/> Estudiante de 1º ciclo (1º a 3º)	<input type="checkbox"/> Estudiante de 2º ciclo (4º y 5º)
<input type="checkbox"/> Estudiante de 3º ciclo (doctorado)	<input type="checkbox"/> Otros estudiantes (p.ej. Erasmus/Séneca) (especificar) _____

5. ESTUDIOS QUE ESTÁ CURSANDO _____

6. COMO MEDIA, ¿CUÁNTOS DÍAS ACUDE A SU CENTRO DE ESTUDIOS A LA SEMANA? _____

7. ¿CUÁNTAS VECES AL DÍA ACUDE A SU CENTRO DE ESTUDIOS? _____
 (Número de viajes de ida y vuelta que realiza al día; un desplazamiento de ida y otro de vuelta supone 1 viaje)

8. ¿DISPONE DE COCHE? SÍ NO
9. ¿DISPONE DE BICICLETA? SÍ NO
10. ¿DISPONE DE MOTOCICLETA O MOTO? SÍ NO
11. ¿TIENE CARNET DE CONDUCIR ? SÍ Me lo estoy sacando NO

12. SI HA CONTESTADO **NO** A LA PREGUNTA ANTERIOIR, ¿CUÁL ES LA RAZÓN?

Señale sólo **UNA** (la que considere más importante)

<input type="checkbox"/> Motivos económicos	<input type="checkbox"/> Motivos ideológicos	<input type="checkbox"/> No me es necesario
<input type="checkbox"/> Falta de tiempo	<input type="checkbox"/> Problemas físicos	<input type="checkbox"/> Otro (especificar) _____

Las siguientes preguntas (de la 13 a la 23) deben contestarse tomando como referencia EL ÚLTIMO DÍA PASADO QUE ACUDIÓ A LA UNIVERSIDAD

13. ¿Se desplazó desde su domicilio hasta la Universidad a pie durante todo el recorrido?

- Sí (pase a la pregunta 18) NO

14. Señale con una X TODOS los modos de transporte que empleó para llegar desde su casa hasta la Universidad.

<input type="checkbox"/> Bicicleta	<input type="checkbox"/> EMT
<input type="checkbox"/> Moto como conductor	<input type="checkbox"/> Otra compañía de autobús. ¿cuál? _____
<input type="checkbox"/> Moto como acompañante	<input type="checkbox"/> Tren (RENFE cercanías)
<input type="checkbox"/> Coche como conductor	<input type="checkbox"/> Metro (FGV)
<input type="checkbox"/> Coche como acompañante	<input type="checkbox"/> Tranvía (FGV)
<input type="checkbox"/> Taxi	<input type="checkbox"/> Otro (especificar) _____

15. ¿Cuál de estos modos fue el utilizado en el tramo más largo del recorrido? _____

16. ¿Si utilizó algún modo de transporte público, cuántos minutos tuvo que caminar hasta o desde la parada? _____

17. ¿Cuál de estos modos de transporte fue el utilizado en último lugar para llegar **hasta su campus**? _____

18. ¿Por qué utilizó el modo de desplazamiento señalado en la cuestión anterior?

Señale con una X sólo **UN** motivo (el que considere **más importante**)

<input type="checkbox"/> Es más barato	<input type="checkbox"/> Es más cómodo	<input type="checkbox"/> Es más rápido	<input type="checkbox"/> Es más respetuoso con el medio ambiente
<input type="checkbox"/> Es mejor para mi salud	<input type="checkbox"/> Es más seguro	<input type="checkbox"/> No tengo alternativa	<input type="checkbox"/> Otro (especificar) _____

19. Si utilizó vehículo privado (coche, moto o bicicleta) para llegar **hasta su campus**:

19.a ¿Dónde lo aparcó? _____

19.b ¿Se vio obligado a aparcar de forma irregular? Sí NO

19.c Si llegó en coche, ¿cuántos ocupantes (incluido usted) iban en el vehículo? _____

20. ¿A qué hora llegó a su centro de estudio? (primera vez en el día)

21. ¿Cuánto tiempo en total tardó en llegar desde su casa a su centro de estudios? (en minutos)

22. Aproximadamente, ¿qué distancia diría que recorrió desde su casa hasta su centro de estudios? (En Km.) _____

23. ¿A qué hora abandonó la Universidad? (última vez en el día)

Las siguientes preguntas (de la 24 en adelante) deben contestarse tomando como referencia SU EXPERIENCIA PERSONAL EN RELACIÓN A SUS DESPLAZAMIENTOS A LA UNIVERSIDAD

24. SI UTILIZA HABITUALMENTE ALGÚN TIPO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO PARA ACUDIR A LA UNIVERSIDAD, ¿EMPLEA ABONOS ECONÓMICOS? (Bonobús, tarjeta de transporte, bonometro, etc.?)

Sí los empleo. (Especificar cuál) _____

NO los empleo. ¿Por qué? _____

25. ¿RECIBE ALGUNA AYUDA PARA SUS GASTOS DE TRANSPORTE A LA UNIVERSIDAD?

Sí NO

En caso afirmativo, ¿de qué institución, administración u organismo? _____

26. SI UTILIZA HABITUALMENTE EL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO PARA ACUDIR A LA UNIVERSIDAD, marque con una cruz las **TRES** cuestiones más importantes que considera mejorables en el uso del transporte público.

<input type="checkbox"/> Precio	<input type="checkbox"/> Comodidad
<input type="checkbox"/> Frecuencia de paso	<input type="checkbox"/> Ampliación de horarios
<input type="checkbox"/> Rapidez	<input type="checkbox"/> Seguridad personal
<input type="checkbox"/> Distancia a parada/estación	<input type="checkbox"/> Otro (especificar) _____

27. APROXIMÁDAMENTE, ¿CUÁNTO DIRÍA QUE SE GASTA EN TRANSPORTE AL DÍA? _____ euros

28. ¿LE GUSTARÍA CAMBIAR DE MEDIO DE TRANSPORTE HABITUAL PARA ACCEDER A LA UNIVERSIDAD?

Sí (pase a la pregunta 29)

NO ¿POR QUÉ? _____ (pase a la pregunta 30)

29. ¿QUÉ MEDIO DE TRANSPORTE LE GUSTARÍA UTILIZAR? _____

30. ¿UTILIZARÍA EL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO MÁS A MENUDO PARA ACUDIR A LA UNIVERSIDAD SI...? (Marque una cruz en cada ítem, contestando Sí o No)

	SÍ	NO
Fuese más rápido		
Hubiera una mayor frecuencia del servicio		
Hubiese rutas directas al campus		
Fuese más barato		
No hubiese aparcamiento en la Universidad		
Tuviese paradas más cerca de mi lugar de residencia		
No tuviese otra alternativa		
Fuese más cómodo		
Fuese más seguro		
Nunca utilizaría el transporte público colectivo		
Otro (especificar) _____		

31. ¿UTILIZARÍA LA BICICLETA PARA ACCEDER A LA UNIVERSIDAD SI...?
(Marque una cruz en cada ítem, contestando Sí o No)

	SÍ	NO
Hubiese más seguridad en el campus frente a robos.		
Contara con una ruta de carril-bici al campus		
Hubiese más aparcamientos específicos para bicicletas		
No encontrara aparcamiento para su coche		
Fuese más seguro circular en bicicleta por la ciudad		
Tuviese una bicicleta		
Nunca utilizaría la bicicleta para acudir a la Universidad		
Otro (especificar) _____		

32. TIENE USTED ALGUNA DISCAPACIDAD SÍ NO (Pase a la pregunta 35)

33. SI TIENE ALGUNA DISCAPACIDAD, ESPECIFIQUE DE QUÉ TIPO:

34. SÍ TIENE ALGUNA DISCAPACIDAD, ¿DE QUÉ FORMA AFECTA ÉSTA A SU FORMA DE DESPLAZARSE A LA UNIVERSIDAD?

35. ¿QUÉ ASPECTOS CAMBIARÍA USTED PARA MEJORAR LA ACCESIBILIDAD A SU LUGAR DE ESTUDIOS?

36. ¿DESEA REALIZAR ALGÚN COMENTARIO ADICIONAL?

Muchas gracias por su colaboración

ENCUESTA SOBRE MOVILIDAD DEL PAS Y DEL PDI EN LA UVEG. Curso 2005-2006
Institut Interuniversitari de Desenvolupament Local. Departament de Geografia. Universitat de València

*La respuesta a este cuestionario es voluntaria.
 Los datos se tratarán siempre de forma agregada y anónima*

A rellenar por el encuestador: Nº DE LA ENCUESTA _____

Campus _____ Centro _____

Aula _____ Titulación _____ Curso _____

Grupo/Asignatura/Aula _____ Idioma _____

Fecha y hora _____

1. EDAD _____ 2. SEXO Varón Mujer
3. CÓDIGO POSTAL DE SU LUGAR DE RESIDENCIA HABITUAL DURANTE EL CURSO _____
 Si no lo sabe, o no está seguro, por favor, detalle municipio y calle _____
4. COLECTIVO UNIVERSITARIO AL QUE PERTENECE PAS PDI
5. TRABAJA: A tiempo completo A tiempo parcial
6. CENTRO DE TRABAJO AL QUE ESTÁ ADSCRITO (Centro y Campus) _____
7. CENTRO DE TRABAJO PRINCIPAL O HABITUAL (Centro y Campus) _____
8. CENTRO DE TRABAJO SECUNDARIO (Centro y Campus) _____
9. COMO MEDIA, ¿CUÁNTOS DÍAS A LA SEMANA ACUDE A SU CENTRO DE TRABAJO **PRINCIPAL**? _____
10. ¿CUÁNTAS VECES AL DÍA ACUDE A SU CENTRO DE TRABAJO PRINCIPAL? _____
 (Número de viajes de ida y vuelta que realiza al día; un desplazamiento de ida y otro de vuelta supone 1 viaje)
11. SEÑALE LAS FUNCIONES QUE DESARROLLA EN SU CENTRO DE TRABAJO PRINCIPAL
- | | | |
|--------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|---------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Impartir clases | <input type="checkbox"/> Investigación | <input type="checkbox"/> Tutoría de alumnos |
| <input type="checkbox"/> Tareas administrativas y de gestión | <input type="checkbox"/> Otro (especificar) _____ | |
12. COMO MEDIA, ¿CUÁNTOS DÍAS A LA SEMANA ACUDE A SU CENTRO DE TRABAJO **SECUNDARIO**? _____
13. ¿CUÁNTAS VECES AL DÍA ACUDE A SU CENTRO DE TRABAJO SECUNDARIO? _____
 (Número de viajes de ida y vuelta que realiza al día; un desplazamiento de ida y otro de vuelta supone 1 viaje)
14. SEÑALE LAS FUNCIONES QUE DESARROLLA EN SU CENTRO DE TRABAJO SECUNDARIO
- | | | |
|--------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|---------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Impartir clases | <input type="checkbox"/> Investigación | <input type="checkbox"/> Tutoría de alumnos |
| <input type="checkbox"/> Tareas administrativas y de gestión | <input type="checkbox"/> Otro (especificar) _____ | |
15. ¿DISPONE DE COCHE? Sí NO
16. ¿DISPONE DE BICICLETA? Sí NO
17. ¿DISPONE DE MOTOCICLETA O MOTO? Sí NO
18. ¿TIENE CARNET DE CONDUCIR? Sí Me lo estoy sacando NO
19. SI HA CONTESTADO **NO** A LA PREGUNTA ANTERIOIR, ¿CUÁL ES LA RAZÓN?
 Señale sólo **UNA** (la que considere más importante)

<input type="checkbox"/> Motivos económicos	<input type="checkbox"/> Motivos ideológicos	<input type="checkbox"/> No me es necesario
<input type="checkbox"/> Falta de tiempo	<input type="checkbox"/> Problemas físicos	<input type="checkbox"/> Otro (especificar) _____

Las siguientes preguntas (de la 20 a la 30) deben contestarse tomando como referencia EL ÚLTIMO DÍA PASADO QUE ACUDIÓ A LA UNIVERSIDAD

20. ¿Se desplazó desde su domicilio hasta la Universidad a pie durante todo el recorrido?

- Sí (pase a la pregunta 25) NO

21. Señale con una X TODOS los modos de transporte que empleó para llegar desde su casa hasta la Universidad.

<input type="checkbox"/> Bicicleta	<input type="checkbox"/> EMT
<input type="checkbox"/> Moto como conductor	<input type="checkbox"/> Otra compañía de autobús. ¿cuál? _____
<input type="checkbox"/> Moto como acompañante	<input type="checkbox"/> Tren (RENFE cercanías)
<input type="checkbox"/> Coche como conductor	<input type="checkbox"/> Metro (FGV)
<input type="checkbox"/> Coche como acompañante	<input type="checkbox"/> Tranvía (FGV)
<input type="checkbox"/> Taxi	<input type="checkbox"/> Otro (especificar) _____

22. ¿Cuál de estos modos fue el utilizado en el tramo más largo del recorrido? _____

23. Si utilizó algún modo de transporte público, ¿cuántos minutos tuvo que caminar hasta o desde la parada? _____

24. ¿Cuál de estos modos de transporte fue el utilizado en último lugar para llegar **hasta su campus**? _____

25. ¿Por qué eligió el modo de desplazamiento señalado en la cuestión anterior?

Señale con una X sólo **UN** motivo (el que considere **más importante**)

<input type="checkbox"/> Es más barato	<input type="checkbox"/> Es más cómodo	<input type="checkbox"/> Es más rápido	<input type="checkbox"/> Es más respetuoso con el medio ambiente
<input type="checkbox"/> Es mejor para mi salud	<input type="checkbox"/> Es más seguro	<input type="checkbox"/> No tengo alternativa	<input type="checkbox"/> Otro. (especificar) _____

26. Si utilizó vehículo privado (coche, moto o bicicleta) para llegar **hasta su campus**:

26.a ¿Dónde lo aparcó? _____

26.b ¿Se vio obligado a aparcar de forma irregular? Sí NO

26.c Si llegó en coche, ¿cuántos ocupantes (incluido usted) iban en el vehículo? _____

27. ¿A qué hora llegó a su centro de trabajo? (primera vez en el día) _____

28. ¿Cuánto tiempo en total tardó en llegar desde su casa a su centro de trabajo? (en minutos) _____

29. Aproximadamente, ¿qué distancia diría que recorrió desde su casa hasta su centro de trabajo? (En Km.) _____

30. ¿A qué hora abandonó la Universidad? (última vez en el día) _____

Las siguientes preguntas (de la 31 en adelante) deben contestarse tomando como referencia SU EXPERIENCIA PERSONAL EN RELACIÓN A SUS DESPLAZAMIENTOS A LA UNIVERSIDAD

31. SI UTILIZA HABITUALMENTE ALGÚN TIPO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO PARA ACUDIR A LA UNIVERSIDAD, ¿EMPLEA ABONOS ECONÓMICOS? (Bonobús, tarjeta de transporte, bonometro, etc.?)

Sí los empleo. (Especificar cuál) _____

NO los empleo. ¿Por qué? _____

32. SI UTILIZA HABITUALMENTE EL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO PARA ACUDIR A LA UNIVERSIDAD, marque con una cruz las **TRES** cuestiones más importantes que considera mejorables en el uso del transporte público.

<input type="checkbox"/> Precio	<input type="checkbox"/> Comodidad
<input type="checkbox"/> Frecuencia de paso	<input type="checkbox"/> Ampliación de horarios
<input type="checkbox"/> Rapidez	<input type="checkbox"/> Seguridad personal
<input type="checkbox"/> Distancia a parada/estación	<input type="checkbox"/> Otro (especificar) _____

33. APROXIMÁDAMENTE, ¿CUÁNTO DIRÍA QUE SE GASTA EN TRANSPORTE AL DÍA? _____ euros

34. ¿LE GUSTARÍA CAMBIAR DE MEDIO DE TRANSPORTE HABITUAL PARA ACCEDER A LA UNIVERSIDAD?

Sí (pase a la pregunta 35)

NO ¿POR QUÉ? _____ (pase a la pregunta 36)

35. ¿QUÉ MEDIO DE TRANSPORTE LE GUSTARÍA UTILIZAR? _____

36. ¿UTILIZARÍA EL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO MÁS A MENUDO PARA ACUDIR A LA UNIVERSIDAD SI...? (Marque una cruz en cada ítem, contestando Sí o No)

	SÍ	NO
Fuese más rápido		
Hubiera una mayor frecuencia del servicio		
Hubiese rutas directas al campus		
Fuese más barato		
No hubiese aparcamiento en la Universidad		
Tuviese paradas más cerca de mi lugar de residencia		
No tuviese otra alternativa		
Fuese más cómodo		
Fuese más seguro		
Nunca utilizaría el transporte público colectivo		
Otro (especificar) _____		

37. ¿UTILIZARÍA LA BICICLETA PARA ACCEDER A LA UNIVERSIDAD SI...?
(Marque una cruz en cada ítem, contestando Sí o No)

	SÍ	NO
Hubiese más seguridad en el campus frente a robos.		
Contara con una ruta de carril-bici al campus		
Hubiese más aparcamientos específicos para bicicletas		
No encontrara aparcamiento para su coche		
Fuese más seguro circular en bicicleta por la ciudad		
Tuviese una bicicleta		
Nunca utilizaría la bicicleta para acudir a la Universidad		
Otro (especificar) _____		

38. HABITUALMENTE, PARA DESPLAZARSE POR MOTIVOS LABORALES ENTRE DISTINTOS CAMPUS DE LA UNIVERSIDAD, USTED UTILIZA

- Un único modo de desplazamiento Varios modos

(Especificar lo/s modo/s de desplazamiento utilizados a partir del siguiente listado)

<input type="checkbox"/> A pie todo el recorrido	<input type="checkbox"/> Taxi
<input type="checkbox"/> Bicicleta	<input type="checkbox"/> EMT
<input type="checkbox"/> Moto como conductor	<input type="checkbox"/> Otra compañía de autobús. ¿cuál? _____
<input type="checkbox"/> Moto como acompañante	<input type="checkbox"/> Metro (FGV)
<input type="checkbox"/> Coche como conductor	<input type="checkbox"/> Tranvía (FGV)
<input type="checkbox"/> Coche como acompañante	<input type="checkbox"/> Otro (especificar) _____

39. TIENE USTED ALGUNA DISCAPACIDAD SÍ NO (Pase a la pregunta 42)

40. SI TIENE ALGUNA DISCAPACIDAD, ESPECIFIQUE DE QUÉ TIPO:

41. SI TIENE ALGUNA DISCAPACIDAD, ¿DE QUÉ FORMA AFECTA ÉSTA A SU FORMA DE DESPLAZARSE A LA UNIVERSIDAD?

42. ¿QUÉ ASPECTOS CAMBIARÍA USTED PARA MEJORAR LA ACCESIBILIDAD A SU LUGAR DE TRABAJO?

43. ¿DESEA REALIZAR ALGÚN COMENTARIO ADICIONAL?

Muchas gracias por su colaboración

DESARROLLO TERRITORIAL



Las pautas de movilidad cotidiana entre lugar de residencia y lugar de trabajo o estudio son un elemento fundamental de la calidad de vida de los universitarios, con notables implicaciones para la sostenibilidad urbana y la protección de medio ambiente. Desde esta doble perspectiva, este estudio presenta y analiza los resultados de la I Encuesta sobre Hábitos de Movilidad de la Universitat de València (2005-2006). Los universitarios hacen un uso notable del transporte colectivo, pero en los últimos años se está produciendo un cierto abandono de algunos modos de transporte público (tranvía y autobús), que no es compensado por el mayor uso de la bicicleta. Se hace así necesaria la elaboración de un Plan de Movilidad Universitaria, integrado en una estrategia de movilidad metropolitana, en el que las administraciones públicas y la Universitat adquieran compromisos para avanzar hacia un modelo más sostenible.



PUV
PUBLICACIONS
UNIVERSITAT
DE VALÈNCIA

idil
INSTITUTO
INTERUNIVERSITARIO
DE DESARROLLO LOCAL